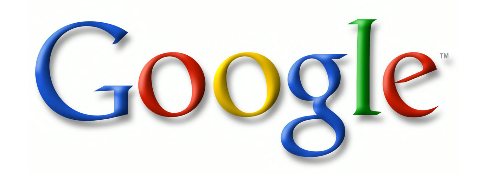


This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

**Usage guidelines**

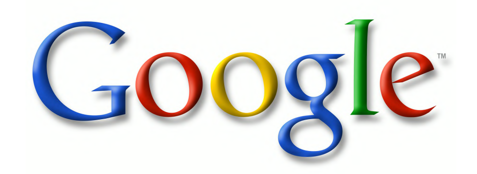
Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

**About Google Book Search**

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at http://books.google.com/



### Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

### Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.
+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.
+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.
+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

### Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.



xx 441.2

Harvard College Library




FROM THE BEQUEST OF

CHARLES SUMNER

CLASS OF 1830

SENATOR FROM MASSACHUSETTS

FOR BOOKS RELATING TO
POLITICS AND FINE ARTS





# GESCHICHTE

DER

# K. UND K. KRIEGSMARINE

III. TEIL

## DIE K. K. KRIEGSMARINE

IN DEM ZEITRAUME VON 1848—1871

III. BAND

**1866**

WIEN 1906

VERLAG DES K. UND K. REICHSKRIEGSMINISTERIUMS, MARINESEKTION

DRUCK DER K. K. HOF- UND STAATSDRUCKEREI

IN KOMMISSION BEI GEROLD & Co., WIEN.






# Einband-Decken

zu vorliegendem Werke

**Geschichte der k. k. Kriegsmarine während des Krieges im Jahre 1866**

in englischer Leinwand mit reicher, geschmackvoller Goldpressung

sind zu beziehen durch

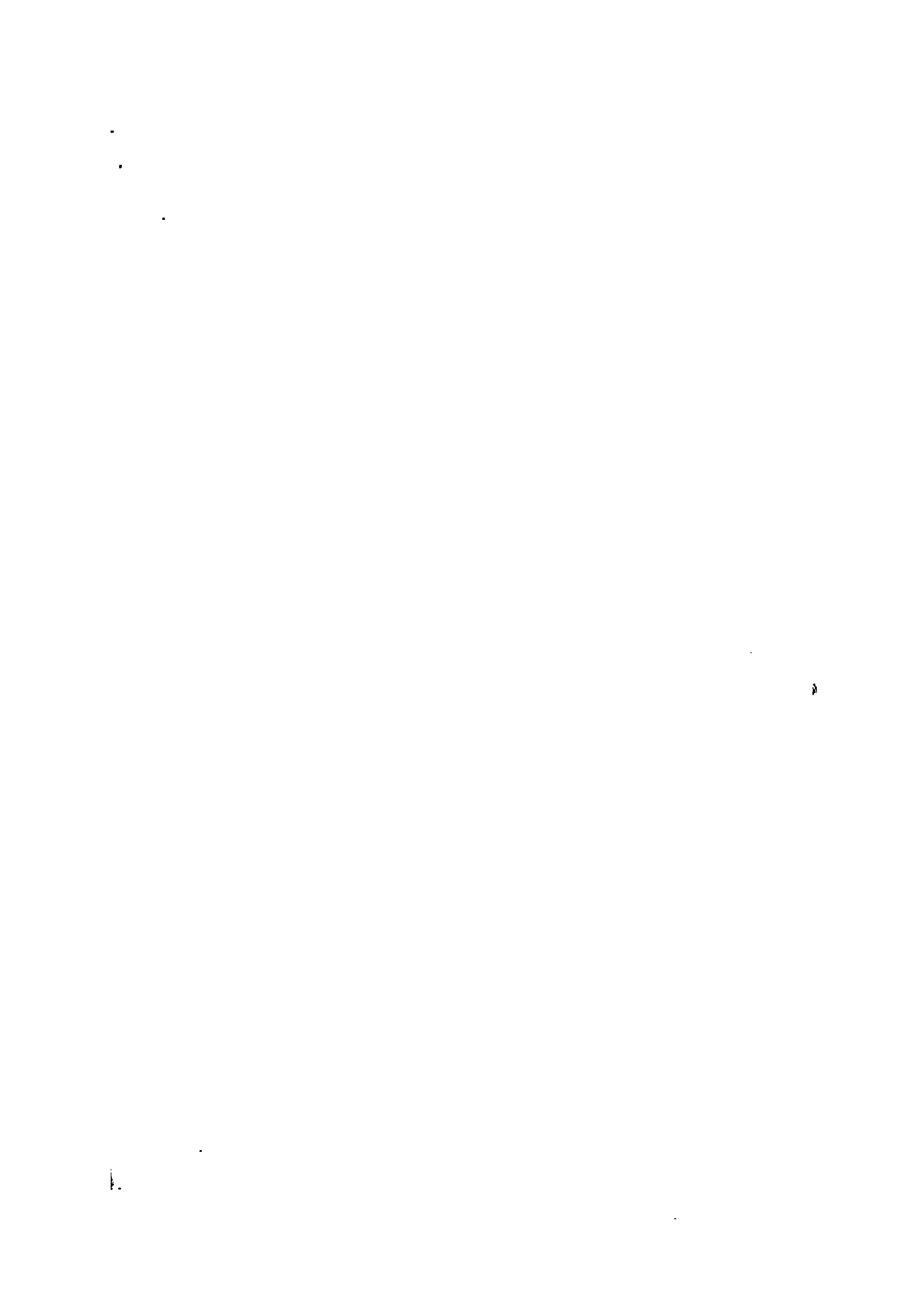
**F. ROLLINGER IN WIEN**

*I. Rothenthurmstraße Nr. 19.*

**Preis der Decke K 1.80 netto bar.**

L/2360





# GESCHICHTE

DER

# K. UND K. KRIEGSMARINE

III. TEIL

## DIE K. K. KRIEGSMARINE

IN DEM ZEITRAUME VON 1848—1871

III. BAND

**1866**

WIEN 1906

VERLAG DES K. UND K. REICHSKRIEGSMINISTERIUMS, MARINESEKTION

DRUCK DER K. K. HOF- UND STAATSDRUCKEREI

IN KOMMISSION BEI GEROLD & Co., WIEN.

# GESCHICHTE

DER

# K. K. KRIEGSMARINE

WÄHREND DES

## KRIEGES IM JAHRE 1866

NACH AUTHENTISCHEN QUELLEN VERFASZT

VON

**JOSEF FLEISCHER**

K. U. K. LINIENSCHIFFSLEUTNANT D. R.

ALS BEITRAG ZUR GESCHICHTE DER K. U. K. KRIEGSMARINE III. TEIL,
PERIODE 1848—1871

MIT VIER PORTRÄTTAFELN IN HELIOGRAVÜRE,
SECHS KARTEN, FÜNF PLÄNEN UND VIER SKIZZEN



WIEN 1906

VERLAG DES K. UND K. REICHSKRIEGSMINISTERIUMS, MARINESEKTION

DRUCK DER K. K. HOF- UND STAATSDRUCKEREI

IN KOMMISSION BEI GEROLD & Co., WIEN.

~~Aus 448.3 (3, pt. 3)~~

Aus 441.2 (3, pt. 3)

HARVARD COLLEGE
APR 29 1921
LIBRARY

Sumner fund

# Vorwort.

In dem vorliegenden Werke sollen die denkwürdigen kriegerischen Ereignisse, welche sich während der kurzen Kampagne im Sommer des Jahres 1866 sowohl auf der Adria wie auch auf dem Gardasee abspielten, eine möglichst getreue und den Tatsachen entsprechende Schilderung finden.

Österreichischerseits bestanden lange Jahre hindurch an beachtenswerten Schilderungen dieser Ereignisse bloß diejenige des k. k. Generalstabes (herausgegeben im V. Bande des Werkes: „Östreich's Kämpfe im Jahre 1866"), die des damaligen k. k. Generalstabshauptmannes Alexander Hold[1]) in seinem Werke: „Geschichte des Feldzuges 1866 in Italien" sowie endlich jene, die in der Marinezeitschrift: „Archiv für Seewesen" 8. und 9. Heft des Jahrganges 1866, enthalten ist.

Die erste dieser drei genannten Schilderungen trägt einen offiziellen Charakter; ihrer Bearbeitung liegen die Berichte des Inselkommandos von Lissa sowie jene des k. k. Eskadrekommandos zu Grunde. Sie kann deshalb, was die Vorfallenheiten auf österreichischer Seite anbelangt, auf volle Authentizität Anspruch machen, dagegen stimmt sie in manchen Punkten mit den italienischen Berichten über die Vorfälle auf italienischer Seite nicht ganz überein.

Auch die beiden anderen erwähnten Arbeiten, welche noch unter dem frischen Eindrucke der eben erlebten Ereignisse geschrieben wurden, besitzen zwar bezüglich ihrer Darstellungsweise einen nicht zu unterschätzenden Wert, aber auch ihnen haften Irrtümer an, deren Ursprung in der Unkenntnis mancher Vorgänge auf italienischer Seite gesucht werden muß.

In neuerer Zeit — 1896 — gesellte sich hiezu das äußerst verdienstvolle Werk des k. k. Regierungsrates Ferdinand Ritter v. Attlmayr „Der

---

[1]) Des nachmaligen FZM. Ritter v. Hold.

~~Aus 448.3 (3, pt. 3)~~

Aus 441.2 (3, pt. 3)

HARVARD COLLEGE
APR 29 1921
LIBRARY

Sumner fund

Krieg Österreichs in der Adria 1866", eine seekriegsgeschichtliche Studie, wie es der Verfasser selbst bezeichnet. In gediegener und sachlicher Weise werden in demselben, besonders auf österreichischer Seite, die einzelnen Phasen der denkwürdigen Kampagne vom Beginne der Ausrüstung der Flotte bis zu ihrem Schlusse vom kritischen Standpunkte des Politikers, Seemanns und Taktikers beleuchtet und der Schwerpunkt darauf gelegt, die Erwägungen zu erörtern und zu begründen, welche bei den verschiedenen Begebenheiten zu den jeweiligen Maßnahmen und Handlungen führten.

Aber so lehrreich und geradezu meisterhaft Attlmayr den Stoff von diesem dreifachen Standpunkte aus behandelt hat, so ist — es läßt sich dies nicht verhehlen — der eigentliche historische Teil hiebei etwas zu kurz gekommen, besonders in der Schilderung der Ereignisse auf italienischer Seite, wo manche Begebenheiten eine eingehendere Besprechung verdient hätten, um den richtigen Einblick zu gewinnen. Ferner läßt sich die zu nachsichtige Beurteilung, die Admiral Persano und seine Unterbefehlshaber bei ihm finden, nach dem heutigen Quellenmaterial nicht mehr aufrechterhalten.

Auch italienischerseits bestand längere Zeit nach 1866 außer der Anklageakte im Prozeß Persano kein nach authentischen Quellen verfaßtes Geschichtswerk über die Seekampagne dieses Jahres, denn von der vom Admiral Persano zu seiner eigenen Verteidigung und ganz in seinem Sinne verfaßten Broschüre: „I fatti di Lissa", die von Unrichtigkeiten — um keinen anderen Ausdruck zu gebrauchen — geradezu strotzt, kann füglich Abstand genommen werden, da sie für den Geschichtschreiber nur einen ganz geringen Wert besitzt.

Das italienische Generalstabswerk: „La campagna del 1866 in Italia", 1875 geschrieben, dessen maritimer Teil aber erst zwanzig Jahre später erschien, hat zwar im großen und ganzen das Bestreben, eine gewissenhafte Darstellung der Begebenheiten zu bringen, gleichwohl geht dasselbe über alle jene dunklen Punkte, welche gerade einer Aufhellung oder intensiveren Besprechung bedurft hätten, mit Stillschweigen oder nur ganz kurz hinweg, es dem Scharfsinne des Lesers überlassend, das Weitere zu erraten und die Schlußfolgerungen zu ziehen. Auch sträubt sich dasselbe noch immer, den Erfolg des Gegners voll und ganz anzuerkennen, was an der sichtbaren Tendenz, die Seeschlacht von Lissa unbedeutender erscheinen zu lassen und die Tragweite derselben herabzusetzen, deutlich wahrnehmbar ist.

Heute, wo der Schleier über die Ereignisse des Jahres 1866 vollkommen gelüftet ist, macht man aber in den vorurteilsfreien Kreisen Italiens kein Hehl mehr aus Tatsachen, welche nun nicht mehr wegzuleugnen sind, die jedoch zuzugeben sich früher das Nationalgefühl heftig gesträubt hatte. Man weiß dort heute sehr gut, daß der Sieg der österreichischen Flotte bei Lissa ein vollständiger gewesen sowie daß das von ihr ins Auge gefaßte Ziel — die Insel Lissa zu entsetzen — durch denselben erreicht wurde, während die der eigenen Flotte zugefallenen Aufgaben ungelöst blieben. Ebenso ist es aber auch heute allgemein bekannt, daß, wenngleich der größte Anteil an dem Mißerfolge der ganzen Kampagne dem Admiral Persano zuzuschreiben ist, die ihm unterstehenden Admiräle sowie einzelne Kommandanten sich nicht minder grobe Fehler zu Schulden kommen ließen, so daß auch diese mitverantwortlich gemacht werden müssen.

Wenn dem nicht schon früher derart Ausdruck gegeben wurde wie in neuerer Zeit, so ist der Grund hievon nur darin zu suchen, daß man während der Konsolidierung des jungen Königreiches Italien nach vollbrachtem Einigungswerke ein ebenso großes politisches wie patriotisches Interesse daran fand, die Wunde langsam verheilen zu lassen, welche dem nationalen Stolze durch die Niederlage der Marine, auf welche man so große Hoffnungen gesetzt hatte, geschlagen worden war, daß ferner auch eine gewisse Rücksichtnahme auf viele damals noch lebende Persönlichkeiten mit die Veranlassung war, die offene Besprechung von Tatsachen, welche weder diesen noch der Marine angenehm sein konnte, vorläufig zu unterlassen.

Im Verlaufe der Jahre sind nun fast alle jene Persönlichkeiten, welche bei den damaligen Kriegsereignissen eine hervorragende Rolle spielten oder in irgend einer Weise kompromittiert waren, aus dem Leben geschieden und mit dem im Jahre 1886 erschienenen Werke des italienischen Kammerdeputierten C. Randaccio „Storia delle marine militari italiane dal 1750 al 1860 e della marina militare italiana dal 1860 al 1870" wurde, wie dieser selbst in seiner Vorrede zugibt, die Bahn für eine rückhaltlose Besprechung der Seekampagne des Jahres 1866 gebrochen.

Dieser mit dem Seewesen äußerst vertraute Autor, dem in seiner Eigenschaft als Deputierter die Archive der königlichen Marine leicht zugänglich waren, bespricht in dem genannten Werke mit anerkennenswerter Offenheit die Mängel und Schäden der damaligen jungen natio-

nalen Marine und deckt ohne Scheu die Fehler auf, welche während der ganzen Kampagne von den leitenden Persönlichkeiten begangen wurden. Zum ersten Male auf italienischer Seite begegnet man aber auch einer offenen und unparteiischen Würdigung der Leistungen der österreichischen Flotte unter ihrem heldenmütigen Admiral, dessen glänzende Eigenschaften und große Verdienste Randaccio in beredter Weise hervorhebt, ein Akt, welcher nicht nur jenen, sondern auch ihn selbst ehrt.

Der genannte italienische Geschichtsschreiber hat bezüglich der Darstellung der Seekampagne des Jahres 1866 mit aus denselben Quellen geschöpft, welche auch ich benützt habe und welchen wohl jeder spätere Geschichtsschreiber dieser Kampagne wird folgen müssen, nämlich den Verhandlungen während des Prozesses Persano im stenographischen Auszuge: „Rendiconti delle udienze pubbliche dell' alta corte di giustizia nell dibattimento del processo Persano. Edizione ufficiale del Senato del Regno. Firenze 1867", mit dem vielen in diesen Akten vorkommenden Beweismaterial.

Unter diesem bildet die Anklageakte allein ein so ausführliches und meisterhaft verfaßtes Elaborat, daß man, sich ihrer bedienend, alle wichtigen Ereignisse auf italienischer Seite bis in ihre Details verfolgen und sich dann unter Vergleichung mit den betreffenden Zeugenaussagen ein ziemlich richtiges Urteil über dieselben bilden kann. Randaccio hat dieses Material noch mit neuen Angaben und Beweisstücken aus dem Marinearchive bereichert, wodurch sich Lücken ergänzt haben und eine sehr genaue Einsicht in die damaligen Verhältnisse der italienischen Marine ermöglicht ist.

Unter sorgfältiger Vergleichung und Verwertung des gesamten bisher genannten Quellenmaterials die in mehrfacher Hinsicht interessante Seekampagne in allen ihren verschiedenen Phasen auf beiden Seiten gleich eingehend behandelt, zum besseren Verständnis der einzelnen Begebenheiten sowie auch zur richtigen Beurteilung der betreffenden Persönlichkeiten die nötigen Details gebracht, Angaben, die sich in der bisherigen gegenseitigen Darstellungsweise nicht deckten, näher untersucht und das zu ihrer Aufklärung nötige Material geliefert zu haben, damit die Wahrheit ergründet werde oder wenigstens ein der Wirklichkeit so nahe als möglich kommendes Bild entstehe — dies war die vornehmste Aufgabe des vorliegenden Werkes. Die für Venedig und das Lagunengebiet getroffenen Maßnahmen und Vorbereitungen, welche jedoch zu keiner ernsten kriegerischen Betätigung führten, wurden der Vollständigkeit halber gebracht.

Bezüglich der Ereignisse am Gardasee war es des Zusammenhanges wegen angezeigt, außer der Schilderung der Tätigkeit der k. k. Schiffe auch eine kurze allgemeine Darstellung der wichtigsten kriegerischen Ereignisse in Südtirol zu geben, um den Leser in den Stand zu setzen, die von der k. k. Flottille geleisteten Dienste nach ihrer vollen Bedeutung würdigen zu können.

Die beigeschlossenen Schlachtpläne sollen hauptsächlich den Zweck erfüllen, dem Leser eine allgemeine, übersichtliche Darstellung der Bewegungen der beiden Flotten während der Schlacht zu geben und ihm die Art und Weise vor Augen führen, wie sich die Hauptphasen derselben entwickelten. Es ist selbstverständlich, daß sich ohne Verletzung der historischen Treue bei dem raschen, kaleidoskopartigen Wechsel der Schiffsbewegungen während der Melee nichts Ähnliches hätte feststellen lassen, daher auch nur jene Momente skizziert werden konnten, welche vor dem Anfange und nach dem Ende derselben lagen.

Leitmeritz, im April 1905.

**Der Verfasser.**



Seite

### 5. Kapitel.



### 6. Kapitel.



### 7. Kapitel.

Seite

### 8. Kapitel.



### 9. Kapitel.



### 10. Kapitel.

Seite

### 11. Kapitel.



### 12. Kapitel.



### Beilagen:

## II. Abschnitt.

## Die k. k. Lagunenflottille in Venedig.



## III. Abschnitt.

## Die k. k. Gardaseeflottille.

---

# Benützte Quellenwerke:

## Von österreichischer Seite:

„Der Kampf auf dem Adriatischen Meere im Jahre 1866", Separatabdruck aus dem V. Bande „Österreichs Kämpfe im Jahre 1866", herausgegeben vom k. k. Generalstab. Wien 1869.

„Geschichte des Feldzuges 1866 in Italien" von Alexander Hold, k. k. Hauptmann im Generalstabe. Wien 1867.

„Archiv für Seewesen", Jahrgang 1866, Heft 8 und 9.

„Aus Wilhelm v. Tegetthoffs Nachlaß" von Adolf Beer. Wien 1882.

„Der Krieg Österreichs in der Adria im Jahre 1866." Seekriegsgeschichtliche Studie von Ferdinand Ritter v. Attlmayr. Pola 1896.

„Der militärische Maria Theresien-Orden". III Abteilung 1850 bis 1878.

„Die Kanoniere von Lissa" von Wilhelm Knobloch. Pola 1896.

Diverse Notizen und das Tagebuch des Verfassers aus jener Zeit.

## Von italienischer Seite:

„Rendiconti delle udienze pubbliche dell alta Corte di giustizia nel dibattimento del processo Persano." Edizione ufficiale del Senato del Regno. Firenze 1867.

„I fatti di Lissa" di Carlo di Persano. Torino 1866.

C. Randaccio: „Storia delle marine militari italiane dal 1750 al 1860 e della marina militare italiana dal 1860 al 1870." Roma 1886.

„La campagna del 1866 in Italia", redatta dalla Sezione Storica del Corpo di Stato Maggiore. Roma 1875 bis 1895.

„Memorie autobiografiche di Giuseppe Garibaldi." Firenze 1888.

Diverse Zeitschriften und Zeitungen aus dem Jahre 1866.

---

# I. Abschnitt.

# Die Seekampagne auf der Adria.

**Mit vier Karten, fünf Plänen und vier Skizzen, ferner drei Porträttafeln in Heliogravüre.**

---

# 1. Kapitel.

**Einleitung. — Die italienische Marine anfangs 1866. — Kreierung einer Operationsflotte. — Kriegsvorbereitungen. — Admiral Persano. — Stand und Armierung der italienischen Operationsflotte. — Tabelle Beilage A.**

Der politische Himmel zeigte sich zu Anfang des Jahres 1866 für Österreich stark umdüstert. Auf zwei Seiten begann es zu blitzen und dumpf grollend ließ sich der Donner des im Anzug befindlichen Gewitters aus der Ferne vernehmen. Die alte ehrwürdige Monarchie stand abermals am Vorabend großer, tief in ihr Geschick einschneidender Ereignisse.

Österreich und Preußen hatten zwei Jahre zuvor im Norden gemeinschaftlich gesiegt, Schleswig-Holstein war gemeinschaftlicher Besitz der beiden Sieger geworden, aber eben diese Gemeinschaft sowie die schon seit Jahren zwischen den beiden führenden Staaten Deutschlands bestehende Rivalität enthielten die Keime eines unvermeidlichen Konfliktes. Nach längeren, fruchtlosen Verhandlungen fühlte man es auf beiden Seiten heraus, daß hier unüberbrückbare Gegensätze vorhanden seien, daß der Appell an die Waffen unvermeidlich geworden. Ebenso war es das junge Königreich Italien, welches, die entstandene Lage benützend, die Zeit für gekommen erachtete, seine auf die Annexion Venetiens gerichteten Pläne, die noch dazu von der öffentlichen Meinung Italiens laut gefordert wurden, nunmehr zur Ausführung zu bringen.

Die preußische Politik kam ihm hiebei entgegen, denn sie hatte in Voraussicht der Dinge die Mitwirkung Italiens im Kampfe gegen Österreich in ihr Programm aufgenommen. Das Ministerium La Marmora, bereitwillig auf die Ideen Bismarcks eingehend, sandte den General Govone in militärisch-politischer Mission nach Berlin. Nach kurzen Verhandlungen zwischen den beiden Mächten war ein Bündnis zu stande gekommen und am 8. April der Offensiv- und Defensivvertrag unterzeichnet worden.

Die Würfel waren gefallen und man trieb bereits dem Kriege zu. Von den Großmächten unternommene Versuche zur Bildung eines Kongresses konnten unter solchen Umständen keine Aussicht auf Erfolg haben und die schon seit einiger Zeit betriebenen Rüstungen Preußens

und Italiens wurden vielmehr von denselben mit verdoppeltem Eifer fortgesetzt.

Auch in Österreich, welches diesmal einen Krieg auf zwei Seiten zu führen hatte, in dem es abermals so gut wie allein dastand, waren die Kriegsvorbereitungen mit aller Macht in Angriff genommen worden. Während aber der weitaus größte Teil der kaiserlichen Armee unter FZM. Ritter v. Benedek als Nordarmee in Böhmen und Mähren gegen Preußen konzentriert wurde, blieb für die Südarmee unter Erzh. Albrecht in Italien nur die bescheidene Ziffer von 80.000 Mann zur Verfügung, denen 200.000 Italiener gegenüberstanden.

Die außerordentliche Überlegenheit an Streitmitteln, welche sonach Italien in dem Kriege gegen Österreich diesmal zu Gebote stand, ward aber noch durch den Besitz einer äußerst starken Flotte erhöht, welche durch die Aufnahme der ehemaligen neapolitanischen und sizilischen Marinen sowie durch eine außerordentliche Energie in der Erwerbung neuer Kriegsschiffe binnen wenigen Jahren entstanden war. Die italienische Regierung hatte den Kostenaufwand von nahezu 200 Millionen Franken nicht gescheut, um sich eine Flotte zu schaffen, die der Großmachtstellung des neuen Königreiches Italien entsprechen und namentlich ein kräftiges Angriffsmittel gegen Österreich bilden sollte.

Der Umwälzung folgend, die der Übergang zur Panzerflotte in allen Marinestaaten herbeiführte, wandte man auch in Italien alles daran, um die Flotte durch Panzerschiffe bester Konstruktion und schwerster Armierung auf eine den Anforderungen der Neuzeit entsprechende Höhe zu bringen.

Dank dieser außerordentlichen Tätigkeit sowie den vom Lande bereitwillig bewilligten Geldmitteln verfügte die italienische Kriegsmarine zu Anfang des Jahres 1866 über nachstehende Schiffe:

## I. Kriegsschiffe:

### *a)* 12 Panzerschiffe, und zwar:

7 Panzerfregatten:

**Rè d'Italia,** Holzkonstruktion, vollständig mit 11 *cm* Platten gepanzert, 5700 Tonnen Deplacement, 800 Pferdekräfte, 12 Meilen Geschwindigkeit, 600 Mann Bemannung;

36 Geschütze: 2 20 *cm* gezogene Stahlreif-Armstrong, 150pfündig,
16 20 *cm* gezogene, bereifte, französisches System,
14 16 *cm* Cavalli,
4 glatte 80pfünder,
6 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

**Rè di Portogallo,** Holzkonstruktion, vollständig mit 11 *cm* Platten gepanzert, 5700 Tonnen Deplacement, 800 Pferdekräfte, 12 Meilen Geschwindigkeit, 550 Mann Bemannung;

28 Geschütze: 2 25 *cm* gezogene Stahlreif-Armstrong, 300pfündig,
12 16 *cm* bereifte, französisches System,
14 16 *cm* Cavalli,
6 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

**Ancona** und **Castelfidardo,** Eisenkonstruktion, vollständig mit 11 *cm* Platten gepanzert, 4250 Tonnen Deplacement, 700 Pferdekräfte, 13 bis 14 Meilen Geschwindigkeit, 484 Mann Bemannung;
27 Geschütze: 22 16 *cm* bereifte, französisches System,
1 16 *cm* Cavalli,
4 glatte 80pfünder,
5 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

**Maria Pia,** Eisenkonstruktion, vollständig mit 11 *cm* Platten gepanzert, 4250 Tonnen Deplacement, 700 Pferdekräfte, 13 bis 14 Meilen Geschwindigkeit, 484 Mann Bemannung;
26 Geschütze: 18 16 *cm* bereifte, französisches System,
4 16 *cm* Cavalli,
4 glatte 80pfünder,
5 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

**San Martino,** Eisenkonstruktion, vollständig mit 11 *cm* Platten gepanzert, 4250 Tonnen Deplacement, 700 Pferdekräfte, 13 bis 14 Meilen Geschwindigkeit, 484 Mann Bemannung;
26 Geschütze: 16 16 *cm* bereifte, französisches System,
6 16 *cm* Cavalli,
4 glatte 80pfünder,
5 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

**Principe di Carignano,** Eisenkonstruktion, vollständig mit 11 *cm* Platten gepanzert, 4086 Tonnen Deplacement, 700 Pferdekräfte, 10 bis 11 Meilen Geschwindigkeit, 440 Mann Bemannung;

22 Geschütze: 12 16 *cm* bereifte, französisches System.
6 16 *cm* Cavalli,
4 glatte 80pfünder,
5 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

1 Turm- und Widderschiff:

**Affondatore,** Eisenkonstruktion, 2 Türme, an der Wasserlinie mit 11 *cm* Platten gepanzert, 4070 Tonnen Deplacement, 700 Pferdekräfte, 10 bis 11 Meilen Geschwindigkeit, 290 Mann Bemannung;
2 Geschütze: 25 *cm* gezogene Stahlreif-Armstrong 300pfündig.

2 Panzerkorvetten:

**Terribile** und **Formidabile,** Eisenkonstruktion, vollständig mit 11 *cm* Platten gepanzert, 2700 Tonnen Deplacement, 400 Pferdekräfte, 10 bis 11 Meilen Geschwindigkeit, 356 Mann Bemannung;
20 Geschütze: 10 16 *cm* bereifte, französisches System,
6 16 *cm* Cavalli,
4 glatte 80pfünder,
5 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

2 Panzerkanonenboote:

**Palestro** und **Varese,** Eisenkonstruktion, in der Höhe der Batterie und an der Wasserlinie mit 11 *cm* Platten gepanzert, 2000 Tonnen Deplacement, 300 Pferdekräfte, 7 bis 8 Meilen Geschwindigkeit, 250 Mann Bemannung;
5 Geschütze: 2 20 *cm* Stahlreif-Armstrong 150pfündig,
1 12 *cm* Cavalli,
2 glatte 80pfünder,
2 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

***b)* 20 Schraubenschiffe, und zwar:**

1 Schraubenlinienschiff:

**Rè Galantuomo,** 3800 Tonnen Deplacement, 450 Pferdekräfte, 7 Meilen Geschwindigkeit, 658 Mann Bemannung;
43 Geschütze: 6 16 *cm* Cavalli,
4 12 *cm* Cavalli,
7 glatte 80pfünder,
2 glatte 80pfündige Granatkanonen,
24 glatte 32pfündige Granatkanonen,
8 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze

9 Schraubenfregatten:

**Maria Adelaide,** 3459 Tonnen Deplacement, 600 Pferdekräfte, 11 Meilen Geschwindigkeit, 550 Mann Bemannung;
32 Geschütze: 10 16 *cm* Cavalli,
22 glatte 80pfünder,
6 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

**Duca di Genova,** 3515 Tonnen Deplacement, 600 Pferdekräfte, 11 Meilen Geschwindigkeit, 580 Mann Bemannung;
50 Geschütze: 8 16 *cm* Cavalli,
10 glatte 80pfündige Granatkanonen,
32 glatte 32pfünder,
6 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

**Principe Umberto,** 3501 Tonnen Deplacement, 600 Pferdekräfte, 11 Meilen Geschwindigkeit, 580 Mann Bemannung;
50 Geschütze: 8 16 *cm* Cavalli,
10 glatte 80pfündige Granatkanonen,
32 glatte 32pfünder,
6 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

**Vittorio Emanuele,** 3415 Tonnen Deplacement, 500 Pferdekräfte, 10 Meilen Geschwindigkeit, 580 Mann Bemannung;
50 Geschütze: 8 16 *cm* Cavalli,
10 glatte 80pfündige Granatkanonen,
32 glatte 32pfünder,
6 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

**Garibaldi,** 3680 Tonnen Deplacement, 450 Perdekräfte, 9 Meilen Geschwindigkeit, 580 Mann Bemannung;
54 Geschütze: 8 16 *cm* Cavalli,
12 glatte 80pfündige Granatkanonen,
34 glatte 32pfünder,
6 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

**Italia,** 3680 Tonnen Deplacement, 450 Pferdekräfte, 9 Meilen Geschwindigkeit, 580 Mann Bemannung;
54 Geschütze: 8 16 *cm* Cavalli,
12 glatte 80pfündige Granatkanonen,
34 glatte 32pfünder,
6 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

**Gaëta,** 3980 Tonnen Deplacement, 450 Pferdekräfte, 8 bis 9 Meilen Geschwindigkeit, 580 Mann Bemannung;

54 Geschütze: 8 16 *cm* Cavalli,
12 glatte 80pfündige Granatkanonen,
34 glatte 32pfünder,
6 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

**Carlo Alberto,** 3200 Tonnen Deplacement, 400 Pferdekräfte, 8 bis 9 Meilen Geschwindigkeit, 580 Mann Bemannung;

50 Geschütze: 8 16 *cm* Cavalli,
10 glatte 80pfündige Granatkanonen,
32 glatte 32pfünder,
6 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

**Regina,** 2913 Tonnen Deplacement, 400 Pferdekräfte, 8 bis 9 Meilen Geschwindigkeit, 464 Mann Bemannung;

36 Geschütze: 8 16 *cm* Cavalli,
8 glatte 80pfündige Granatkanonen,
20 glatte 32pfünder,
5 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

4 Schraubenkorvetten:

**Magenta,** 2552 Tonnen Deplacement, 500 Pferdekräfte, 12 Meilen Geschwindigkeit, 345 Mann Bemannung;

20 Geschütze: 6 16 *cm* Cavalli,
14 glatte 32pfünder,
4 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

**Principessa Clotilde,** 2182 Tonnen Deplacement, 400 Pferdekräfte, 11 Meilen Geschwindigkeit, 345 Mann Bemannung;

20 Geschütze: 6 16 *cm* Cavalli,
14 glatte 32pfünder,
4 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

**San Giovanni,** 1780 Tonnen Deplacement, 220 Pferdekräfte, 9 Meilen Geschwindigkeit, 345 Mann Bemannung;

20 Geschütze: 6 16 *cm* Cavalli,
14 glatte 32pfünder,
4 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

**Etna,** 1524 Tonnen Deplacement, 350 Pferdekräfte, 10 Meilen Geschwindigkeit, 241 Mann Bemannung;

10 Geschütze: 2 16 *cm* Cavalli,
8 glatte 32pfünder,
2 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

6 Schraubenkanonenboote:

**Vinzaglio, Confienza, Curtatone** und **Montebello,** 262 Tonnen Deplacement, 60 Pferdekräfte, 7 bis 8 Meilen Geschwindigkeit, 63 Mann Bemannung;
4 Geschütze: 12 *cm* Cavalli.

**Veloce** und **Ardita,** 274 Tonnen Deplacement, 40 Pferdekräfte, 7 Meilen Geschwindigkeit, 67 Mann Bemannung;
4 Geschütze: 12 *cm* Cavalli.

### *c)* 25 Raddampfer, und zwar:

3 Radkorvetten 1. Klasse:

**Costituzione,** 1600 Tonnen Deplacement, 400 Pferdekräfte.

**Fulminante,** 1411 Tonnen Deplacement, 440 Pferdekräfte, 10 Meilen Geschwindigkeit, 260 Mann Bemannung;
10 Geschütze: 2 16 *cm* Cavalli,
8 glatte 80pfündige Granatkanonen,
4 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

**Governolo,** 1700 Tonnen Deplacement, 450 Pferdekräfte, 11 Meilen Geschwindigkeit, 260 Mann Bemannung;
12 Geschütze: 2 16 *cm* Cavalli,
10 glatte 80pfündige Granatkanonen,
4 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

7 Radkorvetten 2. Klasse:

**Guiscardo, Ruggero** und **Ettore Fieramosca,** 1400 Tonnen Deplacement, 300 Pferdekräfte, 9 bis 10 Meilen Geschwindigkeit, 190 Mann Bemannung;
6 Geschütze: 2 16 *cm* Cavalli,
4 glatte 32pfünder,
2 8 *cm* gezogene Landungsgeschütze.

**Ercole,** 1306 Tonnen Deplacement, 300 Pferdekräfte,

**Archimede,** 1306 Tonnen Deplacement, 300 Pferdekräfte,

**Tancredi,** 1186 Tonnen Deplacement, 300 Pferdekräfte, 9 Meilen Geschwindigkeit, 190 Mann Bemannung;
6 Geschütze: 2 16*cm* Cavalli,
4 glatte 32pfünder,
2 8*cm* gezogene glatte Landungsgeschütze.

**Tuckery** (ex Veloce), 962 Tonnen Deplacement, 380 Pferdekräfte, 10 Meilen Geschwindigkeit, 202 Mann Bemannung;
8 Geschütze: 2 16*cm* Cavalli,
6 glatte 32pfünder,
2 8*cm* gezogene Landungsgeschütze.

3 Radkorvetten 3. Klasse:

**Monzambano,** 900 Tonnen Deplacement, 220 Pferdekräfte, 8 bis 9 Meilen Geschwindigkeit, 120 Mann Bemannung;
3 Geschütze: 1 12*cm* Cavalli,
2 8*cm* Cavalli.

**Tripoli,** 800 Tonnen Deplacement, 180 Pferdekräfte,

**Malfatano,** 800 Tonnen Deplacement, 160 Pferdekräfte, 8 Meilen Geschwindigkeit, 120 Mann Bemannung;
3 Geschütze: 1 12*cm* Cavalli,
2 8*cm* Cavalli.

2 Radavisos 1. Klasse:

**Messaggiere** und **Esploratore,** 1000 Tonnen Deplacement, 350 Pferdekräfte, 14 bis 15 Meilen Geschwindigkeit, 108 Mann Bemannung;
2 Geschütze: 12*cm* Cavalli.

9 Radavisos 2. Klasse:

**Aquila,** 576 Tonnen Deplacement, 130 Pferdekräfte, 8 Meilen Geschwindigkeit, 71 Mann Bemannung;
4 Geschütze: 2 12*cm* Cavalli,
2 8*cm* Cavalli.

**Peloro,** 292 Tonnen Deplacement, 120 Pferdekräfte, 8 Meilen Geschwindigkeit, 63 Mann Bemannung;
3 Geschütze: 1 12*cm* Cavalli,
2 8*cm* Cavalli.

**Sirena,** 354 Tonnen Deplacement, 120 Pferdekräfte, 8 Meilen Geschwindigkeit, 63 Mann Bemannung;
3 Geschütze: 1 12*cm* Cavalli,
2 8*cm* Cavalli.

**Anthion,** 500 Tonnen Deplacement, 130 Pferdekräfte, 8 Meilen Geschwindigkeit, 63 Mann Bemannung;
3 Geschütze: 1 12 *cm* Cavalli,
2 8 *cm* Cavalli.

**Garigliano,** 330 Tonnen Deplacement, 120 Pferdekräfte, 8 Meilen Geschwindigkeit, 63 Mann Bemannung;
4 Geschütze: 2 12 *cm* Cavalli,
2 8 *cm* Cavalli.

**Sesia,** 334 Tonnen Deplacement, 120 Pferdekräfte, 8 Meilen Geschwindigkeit, 63 Mann Bemannung;
2 Geschütze: 12 *cm* Cavalli.

**Icknusa,** 450 Tonnen Deplacement, 90 Pferdekräfte, 5 bis 6 Meilen Geschwindigkeit, 57 Mann Bemannung;
2 Geschütze: 12 *cm* Cavalli.

**Gulnara,** 450 Tonnen Deplacement, 90 Pferdekräfte, 5 Meilen Geschwindigkeit, 57 Mann Bemannung;
2 Geschütze: 12 *cm* Cavalli.

**Vedetta** (in Umwandlung zum Schraubenschiff in Genua), 792 Tonnen Deplacement, 200 Pferdekräfte, 9 Meilen Geschwindigkeit, 63 Mann Bemannung;
3 Geschütze: 1 12 *cm* Cavalli,
2 8 *cm* Cavalli.

*d)* **8 Segelschiffe, und zwar:**

2 Segelfregatten:

**Partenope,** 2583 Tonnen Deplacement, 420 Mann Bemannung;
26 Geschütze: glatte 32pfünder.

**San Michele,** 2400 Tonnen Deplacement, 420 Mann Bemannung;
26 Geschütze: glatte 32pfünder.

4 Segelkorvetten:

**Euridice,** 1400 Tonnen Deplacement, 300 Mann Bemannung;
20 Geschütze: glatte 32pfünder.

**Iride,** 752 Tonnen Deplacement, 190 Mann Bemannung;
10 Geschütze: glatte 32pfünder.

**Valoroso,** 600 Tonnen Deplacement, 172 Mann Bemannung;
10 Geschütze: glatte 32pfünder.

**Zeffiro,** 594 Tonnen Deplacement, 172 Mann Bemannung;
10 Geschütze: glatte 32pfünder.

2 Segelbrigantinnen:

**Colombo,** 480 Tonnen Deplacement, 135 Mann Bemannung;
10 Geschütze: glatte 32pfünder.

**Eridano,** 450 Tonnen Deplacement, 135 Mann Bemannung;
10 Geschütze: glatte 32pfünder.

## II. Transportschiffe:

### *a)* 12 Schraubentransportschiffe, und zwar:

7 Schraubendampfer:

**Città di Napoli** und **Città di Genova,** 3730 Tonnen Deplacement,
500 Pferdekräfte., 200 Mann Bemannung;
4 Geschütze: 12*cm* Cavalli.

**Conte Cavour,** 1870 Tonnen Deplacement, 300 Pferdekräfte,

**Volturno**, 1935 Tonnen Deplacement, 300 Pferdekräfte,
130 Mann Bemannung;
2 Geschütze: 12*cm* Cavalli.

**Dora,** 1100 Tonnen Deplacement. 220 Pferdekräfte,

**Tanaro,** 1100 Tonnen Deplacement, 125 Pferdekräfte.
98 Mann Bemannung;
2 Geschütze: 8*cm* Cavalli.

**Washington,** 1400 Tonnen Deplacement, 250 Pferdekräfte, 98 Mann
Bemannung;
2 Geschütze: 8*cm* Cavalli.

3 Schraubenremorqueure:

**Calatafimi,** 269 Tonnen Deplacement, 80 Pferdekräfte,

**Ferruccio,** 269 Tonnen Deplacement, 80 Pferdekräfte.

**Weasel,** 300 Tonnen Deplacement, 80 Pferdekräfte,
36 Mann Bemannung;
2 Geschütze: 8*cm* italienische Cavalli.

2 Zisternschiffe:

**Nr. I** und **Nr. II,** 215 Tonnen Deplacement, 60 Pferdekräfte, 15 Mann Bemannung.

**b) 10 Radtransportschiffe, und zwar:**

4 Raddampfer:

**Cambria,** 1949 Tonnen Deplacement, 500 Pferdekräfte,

**Rosolino Pilo,** 1725 Tonnen Deplacement, 350 Pferdekräfte,
118 Mann Bemannung;
2 Geschütze; 8 *cm* italienische Cavalli.

**Plebiscito,** 807 Tonnen Deplacement, 300 Pferdekräfte,

**Indipendenza,** 600 Tonnen Deplacement, 300 Pferdekräfte,
98 Mann Bemannung;
2 Geschütze: 8 *cm* italienische Cavalli.

6 Radremorqueure:

**Oregon,** 188 Tonnen Deplacement, 60 Pferdekräfte,

**Baleno,** 195 Tonnen Deplacement, 70 Pferdekräfte,
36 Mann Bemannung;
2 Geschütze: 8 *cm* italienische Cavalli.

**Antelope,** 154 Tonnen Deplacement, 60 Pferdekräfte,

**Rondina,** 154 Tonnen Deplacement, 60 Pferdekräfte,

**Luni,** 151 Tonnen Deplacement, 40 Pferdekräfte,

**Giglio,** 250 Tonnen Deplacement, 60 Pferdekräfte,
26 Mann Bemannung.

**c) 2 Segeltransportschiffe, und zwar:**

**de Geneys,** 1400 Tonnen Deplacement, 156 Mann Bemannung;
4 Geschütze: glatte 32pfünder.

**Sparviero,** 137 Tonnen Deplacement, 21 Mann Bemannung;
2 Geschütze: glatte 32pfünder.

## Rekapitulation.

**I. Kriegsschiffe:**

| | | Geschütze | Pferdekräfte | Deplacement Tonnen | Bemannung |
|---|---|---|---|---|---|
| 12 | Panzerschiffe mit.. | 244 | 7.100 | 45.956 | 5.028 |
| 20 | ungepanzerte Schraubenschiffe „ .. | 565 | 6.690 | 44.777 | 7.394 |
| 25 | ungepanzerte Raddampfer „ .. | 118 | 6.050 | 22.828 | 3.381 |
| 8 | Segelschiffe „ .. | 124 | — | 9.259 | 1.944 |
| 65 | | 1.051 | 19.840 | 122.820 | 17.747 |

**II. Transportschiffe:**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 12 | Schraubenschiffe mit.. | 24 | 2.550 | 16.133 | 1.092 |
| 10 | Raddampfer „ .. | 12 | 1.800 | 6.173 | 608 |
| 2 | Segelschiffe „ .. | 6 | — | 1.537 | 177 |
| 24 | | 42 | 4.350 | 23.843 | 1.877 |

**Effektivstand der italienischen Seemacht:**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 89 | Kriegsschiffe mit | 1.093 | 24.190 | 146.663 | 19.624 |

sonach im ganzen ein Effektivstand von 89 Kriegsschiffen mit 1093 Geschützen, 24.190 Pferdekräften, 146.663 Tonnen Deplacement und 19.624 Mann Bemannung. Von diesen befanden sich schon anfangs 1866 teils in Ausrüstung, teils in Seebereitschaft:

5 Panzerschiffe („Rè d'Italia“, „Principe di Carignano“, „San Martino“, „Maria Pia“, „Palestro“),
1 Schraubenlinienschiff („Rè Galantuomo“),
2 Schraubenfregatten („Gaëta“, „Carlo Alberto“),
2 Schraubenkorvetten („Principessa Clotilde“, „Etna“),
1 Radkorvette („Fulminante“),
4 Radavisos („Messaggiere“, „Esploratore“, „Sirena“, „Icknusa“),
2 Schraubenkanonenboote „(Confienza“, „Montebello“),
2 Segelfregatten („Partenope“, „San Michele“),
1 Segelkorvette („Euridice“),
9 Schraubentransportschiffe („Città di Napoli“, „Città di Genova“,

„Conte Cavour", „Volturno", „Dora", „Tanaro", „Washington" „Calatafimi", „Weasel")

und traten noch in den letzten Tagen des Aprils hiezu:

2 Panzerkorvetten („Terribile", „Formidabile"),
2 Radkorvetten („Guiscardo", „Ettore Fieramosca"),
1 Schraubenkanonenboot („Vinzaglio"),
2 Radtransportschiffe („Rosolino Pilo", „Indipendenza"),

so daß Italien am 1. Mai über eine Zahl von 25 seebereiten Kriegs- und 11 Transportschiffen mit 523 Kanonen und 11.140 Pferdekräften verfügen konnte.

Die Schraubenfregatte „Regina", die Schraubenkanonenboote „Ardita" und „Veloce" sowie die Radkorvette „Ercole" befanden sich auf der südamerikanischen Station in den La-Plata-Staaten, die Schraubenkorvette „Magenta" war, auf einer Weltumseglung begriffen, in Ostasien.

Der Personalstand der italienischen Marine bestand anfangs 1866 aus:

1 Admiral,
4 Vizeadmiralen,
10 Kontreadmiralen,
28 Linienschiffskapitänen,
42 Fregattenkapitänen,
167 Linienschiffsleutnants (tenente di vascello),
113 Linienschiffs-Unterleutnants (sottotenente di vascello),
182 Seekadetten (guardia marina),
18 Piloten 1. Klasse,
22 „ 2. „
22 „ 3. „
57 Maschineningenieuren (mit Offiziersrang),

somit im ganzen aus 666 Offizieren.

So vortrefflich und einheitlich nun auch das Material war, über welches die italienische Marine zu jener Zeit verfügte, so ließ sich allerdings bezüglich des Personales, speziell des Seeoffizierskorps, ein Gleiches nicht sagen. Die Wirren, unter denen im Jahre 1860 die Einigung Italiens zu stande gekommen war, hatten zur natürlichen Folge gehabt, daß die Offiziere der Marinen jener italienischen Staaten, welche die nationale Sache ergriffen hatten, unter ganz eigentümlichen Verhältnissen zusammengewürfelt worden waren. Zu den sardinischen Offizieren, welche

sich auf ihre bei Ancona und Molo di Gaëta so leicht geholten Lorbeeren nicht wenig zu gute taten und stets den Vorrang beanspruchten, gesellten sich:

neapolitanische, von denen einige gleich beim Beginn der Erhebung sich ziemlich vorgewagt und die bourbonische Flagge auf die eine oder andere Art verlassen hatten und von denen man keineswegs ganz überzeugt war, ob reine Vaterlandsliebe sowie wahre Begeisterung für die nationale Sache oder nicht vielmehr bloße Opportunitätsgründe sie zu diesem Schritte veranlaßt hatten. Diese rangierten jetzt vor jenen ihrer früheren Kameraden, die für sich geltend machten, daß sie ihrem Eide getreu zur Flagge ihres Monarchen so lange gehalten hatten, bis sie, vor vollendeten Tatsachen stehend und durch die Ereignisse gezwungen, sich in Ehren ihrer früheren Verpflichtung als enthoben betrachten konnten;

venetianische aus dem Jahre 1848, welche, schon im reiferen Alter stehend, sich der neuen Aufstandsbewegung in der Hoffnung angeschlossen hatten, nunmehr ihre Belohnung durch eine raschere Karrière, die ihnen bis jetzt versagt geblieben war, zu finden;[1])

sizilianische, welche es nicht begreifen wollten, daß die ihnen von der Diktatorialregierung unter Garibaldi temporär verliehenen Ranggrade bei der Einreihung in die nationale Marine nicht weiter aufrecht zu erhalten waren, ohne ältere durch längere Dienstzeit erworbene Rechte zu schmälern, unter denen sich ferner Offiziere befanden, welche Palermo bombardiert und Garibaldi mit den Seinen bekämpft hatten;

politische Streber endlich, aus allen verschiedenen Lagern, die von Volksmännern und Abgeordneten ohne Rücksicht auf ihre militärische wie seemännische Tüchtigkeit emporgehoben und vorwärts geschoben wurden.

Dies waren die verschiedenen Elemente, aus denen sich das Offizierskorps der national-italienischen Marine zusammensetzte, einen Körper ohne Kitt und inneren Zusammenhalt darbietend, dessen Mitglieder einander mit Mißtrauen oder Neid begegneten und so Übelstände hervorriefen, an denen die zuletzt verflossenen Jahre nur wenig oder nichts zu ändern vermocht hatten.

Cavours Scharfblick waren diese Übelstände nicht entgangen und, so lange er das Portefeuille der Marine in seinen Händen hielt, war er

[1]) Eine eigentümliche Erscheinung, welche hier bemerkt zu werden verdient, war es, daß die ehemaligen venetianischen Offiziere sich mit wenigen Ausnahmen gerade keiner besonderen Gunst von Seite der sardinischen Regierung zu erfreuen hatten; die meisten derselben standen im Verdachte des Mazzinismus und dieser Umstand war ihrem Fortkommen in der sardinischen Marine nicht sehr förderlich gewesen. A. d. V.

auch bestrebt gewesen, denselben nach Möglichkeit zu begegnen. Seiner Energie und Einflußnahme, seinem allen voranleuchtenden Patriotismus wäre es vielleicht auch mit der Zeit gelungen, die vorhandenen Gegensätze auszugleichen sowie unberechtigte Aspirationen auf ihr gebührendes Maß zurückzuführen, doch schon am 6. Juni 1861, viel zu früh für das noch unfertige Italien, wurde dieser Staatsmann seiner Tätigkeit durch den Tod entrissen. Die einander nun rasch folgenden Marineministerien, fast durchgehends aus Parteimännern und Nichtseeleuten bestehend, hatten weder die nötige Stabilität noch die moralische Kraft und Unterstützung im Korps selbst, um eine durchgreifende Reform dieser Verhältnisse vornehmen zu können.

Etwas besser war das Aufgehen der verschiedenen italienischen Marinen in die nationale bei der Mannschaft vor sich gegangen. Die zum größten Teile der seefahrenden Bevölkerung des Königreiches entnommenen Leute wußten sich, da man mit ihnen in Bezug auf ihre provinziellen Eigenarten ziemlich rücksichtsvoll umging, eher in die neue Ordnung hineinzufinden; ein Teil der jüngeren und brauchbaren Unteroffiziere hatte freiwillig wieder Dienste genommen, zumeist unter Beförderung, so daß in dieser Beziehung keine besonderen Schwierigkeiten entstanden waren.

Am 3. Mai befahl ein königliches Dekret die Formierung einer Operationsflotte, bestehend aus 31 Schiffen und zwar:

12 Panzerschiffen („Rè d'Italia", „Rè di Portogallo", „Maria Pia", „San Martino", „Castelfidardo", „Ancona", „Principe di Carignano", „Terribile", „Formidabile", „Palestro", „Varese", „Affondatore"),

7 Schraubenfregatten („Maria Adelaide", „Duca di Genova", „Principe Umberto", „Vittorio Emanuele", „Carlo Alberto", „Gaëta", „Garibaldi"),

3 Schraubenkorvetten („Principessa Clotilde", „San Giovanni", „Etna"),

1 Raddampfkorvette („Guiscardo"),

3 Schraubenkanonenbooten („Montebello", „Vinzaglio", „Confienza"),

3 Radavisos („Messaggiere", „Esploratore", „Sirena") und

2 Transportdampfern („Washington", „Indipendenza".)

Im Verlaufe des Monats Mai wurden dieser Operationsflotte noch zugeteilt:

1 Schraubenlinienschiff („Rè Galantuomo"),

3 Raddampfkorvetten („Fulminante", „Governolo", „Ettor „Fieramosca"),

4 Radavisos („Icknusa", „Giglio" sowie die gemieteten Raddampfer „Flavio Gioja" und „Stella d'Italia"),

4 Schraubentransportschiffe („Città di Napoli", „Città di Genova", „Conte Cavour", „Volturno"),

1 Schraubenremorqeur („Calatafimi") und

1 Segelbrigantine („Eridano") zur Bewachung der Kohlendepots in Tarent, so daß diese hiedurch auf den Stand von 38 Kriegs- und 7 Transportschiffen gebracht wurde, mit zusammen 760 Geschützen, 17.790 Pferdekräften, 107.727 Tonnen Deplacement und 13.341 Mann Bemannung, zu denen noch einige gemietete Handelsdampfer für Transport- und Hafendienste kamen.[1])

Ein Teil dieser Schiffe lag im Hafen von Ancona, welches zum Sitz des neuerrichteten 3. Marinedepartements unter Kontreadmiral Provana ausersehen worden war, für die übrigen zur Operationsflotte gehörenden wurde der Hafen von Tarent als Sammelplatz gewählt. An der raschen Instandsetzung und Ausrüstung der Schiffe wurde mit dem Aufgebote aller Kräfte gearbeitet und das italienische Marineministerium gab sich die größte Mühe, den zahlreichen Schiffsausrüstungen in der kürzesten Frist gerecht zu werden.

Ein Hauptaugenmerk war auf die Verstärkung der Schiffsartillerie gerichtet und durch Abschlüsse mit der Firma Armstrong & Co. in London die Anschaffung von Schiffsgeschützen schwersten Kalibers gesichert; ebenso wurden englischen und französischen Firmen die Lieferungen von Rapperten und Projektilen neuester Konstruktion übertragen. Wie bedeutend die Schiffsartillerie der italienischen Flotte jener der österreichischen sowohl an Zahl als Kaliber überlegen war, ist aus einem Vergleiche der beiden (siehe die Beilagen A und B) zu ersehen.

Die italienische Flotte besaß ferner in der Rhede von Ancona, das man mit großem Kostenaufwande für die Bedürfnisse der operierenden Flotte einrichtete, einen Stützpunkt für ihre Unternehmungen im Adriatischen Meere. In Ancona, Brindisi, Tarent, Porto Corsini und Messina wurden Kohlendepots angelegt und längs der Ostküste der Halbinsel Semaphorenstationen errichtet, welche die Verbindung zwischen der operierenden Flotte und den nächsten Telegraphenstationen des Festlandes zu vermitteln hatten.

---

[1]) Siehe Beilage A.

Zum Kommandanten der Operationsflotte wurde mittels königlichen Dekrets vom 8. Mai der Admiral Carlo Pellion Conte di Persano ernannt, unter dem Vizeadmiral Albini und Kontreadmiral Vacca als Divisionskommandanten standen. Wir lassen im nachstehenden die Biographien dieser Männer, welche eine so hervorragende Rolle in der Seekampagne des Jahres 1866 spielten, folgen.

Carlo Pellion Conte di Persano, geboren 11. März 1806 zu Vercelli in Piemont, trat in seinem 17. Jahre in die sardinische Marine ein. Als Seekadett 1. Klasse nahm er am Bord der Fregatte „Cristina" an der unter den Befehlen des Linienschiffskapitäns Sivori stehenden Expedition Anteil, welche die sardinische Regierung im Jahre 1825 zur Züchtigung des Bey von Tripolis ausgerüstet hatte. Bei dieser Gelegenheit gelang es ihm, als Kommandant eines Bootes beim Heraushauen einer feindlichen Brigantine sich derart auszuzeichnen, daß er hiefür belobt wurde. Während des griechischen Befreiungskrieges längere Zeit in der Levante stationiert, machte er sodann in den folgenden Jahren Reisen nach den Mittelmeerstaaten, England und Südamerika. 1841 zum Korvettenkapitän ernannt, wurde Persano in Mission nach Neapel und Frankreich geschickt, um die dortigen Marineetablissements kennen zu lernen und hierüber zu berichten. Von 1842 bis 1845 befehligte er die Kriegsbrigantine „Eridano", mit der er eine größere Reise nach Südamerika um das Kap Horn in den Stillen Ozean, nach Kalifornien und wieder zurück nach den La-Plata-Staaten durchführte, auf der er sich den Ruf eines tüchtigen, selbst kühnen Kapitäns erwarb.

Im Jahre 1848 kommandierte Persano die zum Blockadegeschwader des Kontreadmirals Albini gehörige Brigg „Daïno", mit welcher er sich am 13. Juni beim Angriff auf die Befestigungen von Caorle durch venetianische Kanonenjollen beteiligte, ein Angriff, der jedoch unglücklich ausfiel und gänzlich abgewiesen wurde.[1]) Im selben Jahre noch zum Fregattenkapitän befördert, kommandierte er hierauf die Fregatte „Euridice" bis zur Abberufung des Geschwaders im Sommer 1849. Im Jahre 1851 Kommandant des „Governolo", welcher Ausstellungsgüter zur Londoner Industrieausstellung brachte, fuhr er mit seinem Schiffe die Themse bis Gravesend ohne Lotsen hinauf, was damals kein geringes Aufsehen bei den Engländern hervorrief. 1852 zum Linienschiffskapitän und Kommandanten einer kleinen Übungseskadre ernannt, übernahm er nach Auflösung derselben wieder das Kommando des „Governolo". welcher im

[1]) Siehe III. Teil, I. Band, Seite 276.

Sommer des Jahres 1853 den König Viktor Emanuel zu einem Jagdausfluge nach der Insel Sardinien bringen sollte. Durch sein persönliches Verschulden widerfuhr ihm bei dieser Gelegenheit das Mißgeschick, bei hellem Tage und dem schönsten Wetter während des Passierens der kleinen Insel Santa Maria in der Bonifaciostraße derartig aufzufahren, daß der König sich auf einen herbeigerufenen Dampfer überschiffen mußte und der „Governolo" erst nach vielen mühseligen Versuchen wieder flott gemacht werden konnte. Das über ihn verhängte Kriegsgericht verurteilte ihn zwar nur zu einer unbedeutenden Strafe, ein Kommando erhielt er jedoch nicht bis zum Jahre 1859, in welchem er erst auf wiederholte Bitten zum Kommandanten der Schraubenfregatte „Carlo Alberto" ernannt wurde, die, zur Schiffsabteilung des rangjüngeren Linienschiffskapitäns Baron Tholosano gehörend, die Bestimmung hatte, zur französischen Belagerungsflotte vor Venedig zu stoßen.

Unter dem Ministerium Cavour rehabilitiert und in seinen früheren Rang wieder eingesetzt, wurde er anfangs 1860 zum Kontreadmiral befördert und übernahm das Kommando einer Eskadre, bestehend aus den Schraubenfregatten „Maria Adelaide", „Vittorio Emanuele", „Carlo Alberto", den Raddampfern „Governolo", „Malfatano" und „Anthion", in welcher Stellung er berufen war, bei der kurz darauf erfolgenden Bewegung in Italien eine gewisse Rolle zu spielen. Von jeher gerne den Politiker herauskehrend und der nationalen Richtung eifrig zugetan, verstand es Persano, mit den leitenden Staats- und Parteimännern in regen Verkehr zu treten und sich bei ihnen beliebt zu machen. Cavour glaubte, in ihm den Mann gefunden zu haben, der geeignet wäre, bei dem von ihm angestrebten Einigungswerke Beziehungen mit den neapolitanischen und sizilischen Seeoffizieren anzuknüpfen, die darauf hinzielen sollten, diese Marinen für die nationale Sache zu gewinnen, ohne daß die sardinische Regierung dabei irgendwie kompromittiert erschiene. Persano verstand es auch in diesem Sinne zu wirken. Nebst den einander rasch folgenden politischen Ereignissen jener Epoche, welche eine derartige neue Sachlage schufen, daß der Übergang der beiden früher genannten Marinen in die national-italienische wesentlich erleichtert wurde, ist derselbe den Einleitungen und Intrigen Persanos zum guten Teile mit zu verdanken.

Während der Unternehmung Sardiniens gegen den Kirchenstaat erhielt Persano mit der ihm unterstehenden Eskadre den Befehl, die Einnahme Anconas durch die sardinischen Landtruppen von der See aus zu unterstützen. Mit den Schraubenfregatten „Maria Adelaide", „Vittorio Emanuele", „Carlo Alberto", den Raddampfern „Governolo", „Costituzione"

und „Monzambano“ sowie der von einem Dampfer geschleppten Segelfregatte „San Michele“ erschien er den 18. September 1860 vor Ancona und brachte nach mehrtägiger Beschießung die Batterien der Seefront sowie jene des Hafeneinganges zum Schweigen und die Festung zur Übergabe. Am 29. September erschien General Lamoricière am Bord des Admiralschiffes und überreichte Persano seinen Degen. Für diese, vom rein militärischen Standpunkte betrachtet, gerade nicht besonders großartige Waffentat — die noch aus alter Zeit herstammende Befestigung Anconas stand mit ihren schwachen und wenig zahlreichen Geschützen in keinem Verhältnisse zu den Angriffsmitteln der Eskadre — wurde Persano nichtsdestoweniger zum Vizeadmiral befördert und mit dem Großkreuze des Savoyischen Hausordens ausgezeichnet. Bei der Eskadre selbst jedoch hatte das Verhalten Persanos mit seinem Flaggenschiffe während der ganzen Aktion einen ungünstigen Eindruck hervorgerufen: die „Maria Adelaide“, obschon Geschütze des schwersten Kalibers führend, hatte sich fast stets außer Schußweite gehalten und überhaupt einen so geringen Anteil an der Beschießung genommen, daß sie zum Gegenstande des Geredes unter den Offizieren sowie die Zielscheibe des Matrosenwitzes geworden war. Von dieser Zeit datiert eine Persano nicht eben günstige Stimmung in der Marine und ein gewisses Mißtrauen in seine Tatkraft, ja selbst in seinen persönlichen Mut.

Als ehrgeiziger Streber an und für sich nicht sehr beliebt, besaß er nunmehr wenig Ansehen im Korps; allein durch Cavour, der ihn für seine Zwecke bei der Neuorganisierung der nationalen Marine verwendete, wurde er gehalten und immer wieder hervorragend beschäftigt.

Nach der Einnahme von Ancona wurde Persano nach Neapel geschickt, um die dortigen chaotischen Verhältnisse der ehemaligen neapolitanischen Marine mit den nunmehr geltenden in Einklang zu bringen. Dieser nicht eben leichten Mission unterzog sich Persano mit allem Anstand und wußte die oft nicht zu befriedigenden Ansprüche der vielen Ehrgeizigen doch so zu zügeln und mit dem Dienste zu vereinbaren, daß im großen ganzen in diesem Departement wieder eine gewisse Ordnung an die Stelle der Anarchie trat.

Ende Oktober an die Mündung des Garigliano beordert, hinter welchem das bourbonische Heer stand, leistete Persano mit seiner Eskadre hier gute Dienste, indem er die nach Mola di Gaëta führende Straße bombardierte, einen Brückenschlag mit den Mitteln der Eskadre durchführte und auf diese Weise den Übergang des Korps Cialdinis wesentlich unterstützte. Eine Demonstration vor Gaëta, die er hierauf

ausführen wollte, wurde durch das Einschreiten des französischen Vizeadmirals Le Barbier de Tinan verhindert; trotzdem bombardierte er am 4. November die Batterien vor Mola di Gaëta und trug dadurch zur Einnahme dieses Ortes durch die Division Sonnaz mit bei. Minder umsichtig und energisch zeigte er sich wieder in seinem Auftreten bei der eigentlichen Belagerung von Gaëta und es bedurfte einer sehr energischen Aufforderung des Generals Cialdini, um ihn hier zu einem rascheren Vorgehen zu veranlassen, worauf er endlich am 22. Jänner 1861 einige Forts beschoß, ohne jedoch einen wesentlichen Effekt zu erzielen. Am 13. Februar kapitulierte Gaëta, mehr infolge der inzwischen eingetretenen politischen Verhältnisse und der von der Landseite aus geschaffenen Zwangslage als durch die von der Marine errungenen Erfolge. Nach einer kurzen Mission der Eskadre nach Messina, woselbst ihr Erscheinen sowie das des Generals Cialdini mit dem Belagerungspark die Zitadelle nach geringer Wehr zur Übergabe zwang, waren die kriegerischen Unternehmungen zu Ende und wurde die Eskadre Persanos aufgelöst.

Bei der Neueinteilung und Reorganisierung der italienischen Marine wurde Persano zum Kommandanten des Norddepartements Genua ernannt und von seinen Freunden zum Abgeordneten in die Kammer gewählt. Am 3. März 1862 übernahm er in dem Ministerium Ratazzi das Portefeuille der Marine. Als Marineminister ließ es sich Persano angelegen sein, der von allen Marinestaaten angenommenen Richtung folgend, die Marine des jungen Königreiches Italien mit möglichst vielen und starken Panzerschiffen als Schlachtschiffen auszurüsten, zu welchem Behufe mit englischen, französischen und amerikanischen Werften Kontrakte abgeschlossen wurden, um in der kürzesten Zeit mit diesen neuen Streitmitteln versehen zu sein. Auch auf den heimischen Werften wurde soviel als möglich gearbeitet, so daß, als nach kurzer Amtsführung Persano beim Rücktritte des Ministeriums Ratazzi sein Portefeuille niederlegte (Dezember 1862), die nötigen Schritte zur Entwicklung der italienischen Marine eingeleitet waren. Vor seinem Rücktritte erhielt Persano über Antrag Ratazzis noch die höchste maritime Würde durch seine Beförderung zum Admiral; im Jahre 1865 wurde er überdies zum Senator des Königreiches Italien ernannt. Als im Frühjahre des Jahres 1866 die Politik Italiens den Ausbruch der Feindseligkeiten mit Österreich zur Gewißheit werden ließ, war man in der Marine sehr gespannt, wem das Kommando der Operationsflotte übertragen werden würde. Persano erfreute sich, wie schon erwähnt, trotz seines hohen Ranges keiner besonderen Sympathien, die vielmehr allgemein dem Vizeadmiral Galli della Mantica zu-

gewendet waren; selbst der Ministerpräsident La Marmora hatte gegen die Ernennung Persanos zum Kommandanten der Flotte Einwendungen erhoben. Der Marineminister General Angioletti wußte jedoch dieselben zu zerstreuen und diesem sowie Hofeinflüssen, deren Persano sich zu erfreuen hatte, gelang es demungeachtet, die Ernennung des letzteren zum Oberkommandanten der Operationsflotte durchzusetzen.

Vizeadmiral Albini Conte Giovanni, geboren 1813 auf der Insel Maddalena di Sardegna, trat 1829 in die königlich sardinische Marine ein, war 1859 Linienschiffskapitän und Kommandant der Schraubenfregatte „Vittorio Emanuele“ in der Schiffsabteilung Tholosano vor Venedig, hierauf 1860 in der Eskadre Persanos bei der Beschießung Anconas, wurde 1860 Kontreadmiral und kommandierte 1862 bis 1863 die Übungseskadre. Albini genoß den Ruf eines guten Seemannes der alten Schule; von seinen Fähigkeiten als Admiral sowie von seinen Kenntnissen des neuen Schiffsmaterials und der modernen Kriegsführung zur See wußte man indes nicht viel zu sagen.

Kontreadmiral Vacca Giovanni, geboren 1811 zu Neapel, war bei Ausbruch der italienischen Bewegung Linienschiffskapitän in der neapolitanischen Marine und Kommandant des „Ettore Fieramosca“. Der neapolitanischen Regierung des Einverständnisses mit den Sardiniern verdächtig, wurde er des Kommandos dieses Schiffes enthoben und auf das in Castellamare verankerte abgerüstete Linienschiff „Monarca“ versetzt. Wie berechtigt dieser Verdacht war, erhellt daraus, daß Vacca dem sardinischen Admiral Persano freiwillig das Anerbieten gemacht hatte, falls der „Monarca“ von den Sardiniern angegriffen würde, sich ruhig nehmen zu lassen. Bei der Verschmelzung in die national-italienische Marine ursprünglich in Disponibilität versetzt, wurde er im April 1861 Kontreadmiral, ohne jedoch gleich eine aktive Verwendung zu erhalten. Als Parlamentsmitglied war er in einigen Kommissionen für die Marine beschäftigt. Im Februar 1863 erhielt er das Kommando der Levanteeskadre, 1865 das der permanenten Eskadre.

# 2. Kapitel.

Die österreichische Marine. — Stand derselben anfangs 1866. — Errichtung der operativen Eskadre. Kontreadmiral v. Tegetthoff. — Kriegsvorbereitungen. — Ordre de bataille der Eskadre. — Instruktionen für den Eskadrekommandanten. — Operationsbasis die Rhede von Fasana. — Beschreibung derselben. — Verteilung der k. k. Kriegsschiffe in Istrien und Dalmatien. — Stand und Armierung der k. k. operativen Eskadre. — Tabelle Beilage B.

Der neugeschaffenen ansehnlichen Flotte Italiens konnte Österreich in materieller Beziehung keine ebenbürtige gegenüberstellen.

Die österreichische Marine, deren Umwandlung nach der Entlassung der ehemaligen venetianischen Offiziere in den Revolutionsjahren 1848 bis 1849 vom Vizeadmiral Dahlrup im österreichischen Sinne eingeleitet und anscheinend einer gewissen Prosperität zugeführt worden war, stand nichtsdestoweniger schon kurze Zeit darauf wieder unter dem Drucke von Verhältnissen, welche ihrer Entwicklung hemmend entgegentraten. Das an und für sich schon bestehende geringe Interesse der maßgebenden militärischen Kreise jener Zeit für die Marine überhaupt, die finanzielle Notlage des Reiches nach den Stürmen der Kriegsjahre, die großen für die Armee benötigten Summen, um dieselbe auf einer den damaligen Anforderungen der inneren wie äußeren Politik entsprechenden Stärke zu halten, und so manche anderen Ursachen noch, die in die Geschichte jener Zeitperiode gehören, hatten zur Folge gehabt, daß die Marine nicht auf jene Stufe gebracht worden war, die der Machtstellung des Kaiserstaates wie der Ausdehnung seines Küstengebietes entsprochen hätte.

Eine Wendung zum Besseren trat erst ein, als Erzh. Ferdinand Maximilian im Jahre 1854 das Marineoberkommando übernahm und mit ebensoviel Eifer wie Verständnis für seinen Beruf zu wirken begann.

Die schöpferische Kraft und Tätigkeit des erlauchten Prinzen wird am besten gewürdigt werden, wenn wir anführen, daß es seiner Initiative zu danken ist, daß der Bau des den Anforderungen einer größeren

Marine entsprechenden Seearsenals in Pola begonnen, das bestehende veraltete Flottenmaterial durch Ankauf von neuen modernen Schiffen in England sowie durch den Bau derselben auf unseren heimischen Werften ersetzt und vergrößert wurde, solchergestalt den Übergang von der alten Segelmarine zur Dampf- und später zur Panzerflotte vorbereitend, daß die deutsche Nomenklatur und Dienstsprache zur Einführung gelangte, größere Seereisen unternommen und Übungseskadren zur Ausbildung der Offiziere und Mannschaften ausgerüstet wurden und daß eine Weltumsegelung zu wissenschaftlichen Zwecken durch die Fregatte „Novara“ in den Jahren 1857 bis 1859 zur Ausführung kam. Ein frischer Hauch belebte damals die Marine und berechtigte zu den schönsten Hoffnungen für die Zukunft. Der italienische Krieg im Jahre 1859 war für die weitere Entwicklung der Marine insofern ungünstig, als es ihr nicht vergönnt war, durch die Tat den Beweis für die Notwendigkeit und Nützlichkeit der auf sie verwendeten Summen erbringen zu können. Obschon die Offiziere und Mannschaften vor Begierde brannten, sich mit dem Feinde zu messen, und es als eine Art Demütigung betrachteten, von der als Avantgarde eingetroffenen schwachen Flottenabteilung unter Kontreadmiral Jurien de la Gravière vor Spignon blockiert zu werden, hielt man es doch nicht für angezeigt, eine Flotte aufs Spiel zu setzen, die im Falle eines Verlustes sicher nicht mehr neu gebildet worden wäre. Hiedurch ist es leicht erklärlich, daß im Binnenlande und selbst in militärischen Kreisen die Ansicht von der Nutzlosigkeit der Flotte eine weitverbreitete war, obschon es sicher stand und später durch den Erfolg eine glänzende Bestätigung fand, daß die langgestreckte österreichische Seeküste am wirksamsten nur durch eine entsprechend starke Marine verteidigt werden könne und daß die für die Armee in Italien und für das Festungsviereck im Venetianischen verausgabten großen Summen erst dann ihre volle Verwertung fänden, wenn gleichsam als Abschluß dieser Verteidigungsmittel und zur Entlastung der italienischen Armee die Herrschaft auf dem Adriatischen Meere durch die Marine hergestellt würde.

Aber merkwürdigerweise begegneten seit der Einführung parlamentarischer Institutionen in Österreich gerade bezüglich der Marine die Ansprüche der Regierung einem heftigen Widerstande, so daß es schien, als ob hier das richtige Verständnis für die Marine fehle und dieselbe sich keiner besonderen Würdigung erfreuen solle. Die im Verhältnis zur Armee so bescheidenen Budgets der Marine in jenen Jahren sind der sprechendste Beweis hiefür und selbst diese mußten der Volksvertretung immer mühselig abgerungen werden.

Der Ausbruch des deutsch-dänischen Krieges im Jahre 1864 und das für die österreichische Marine so ehrenvolle Seegefecht von Helgoland vermochten, obschon sie momentan einen etwas günstigeren Stimmungswechsel für dieselbe hervorbrachten, im großen und ganzen nichts daran zu ändern.

Am 14. April 1864 trat Erzh. Ferdinand Maximilian seine verhängnisvolle Fahrt nach Mexiko an und mit seinem Scheiden überging die oberste Leitung der Marine an das schon früher gebildete Marineministerium mit einem Nichtseemanne an der Spitze und an die neugeschaffene Marinetruppen- und Flotteninspektion unter Erzh. Leopold. Beide Institutionen vermochten nicht, sich in der Marine einer besonderen Beliebtheit zu erfreuen und verfehlten, ihr jenen Grad der Entwicklung zu geben, deren sie gerade im damaligen Zeitpunkte so notwendig bedurft hätte.

So kam das Jahr 1866 mit dem Kriege in Sicht heran. Es kann nicht wundernehmen, wenn angesichts dieser Tatsachen die österreichischen Seeoffiziere mit Schmerz und Mißmut auf den großen Abstand hinsahen, der in materieller Beziehung unterdessen zwischen der österreichischen und italienischen Marine Platz gegriffen hatte, und wenn sie einem bevorstehenden Kampfe mit dem Gegner nur mit der Gewißheit entgegenblickten, in Erfüllung ihrer Pflicht sich opfern zu müssen, ohne damit dem Vaterlande einen Erfolg erringen zu können. Wenn jedoch etwas im stande war, das zwischen den beiden Flotten bestehende Mißverhältnis auszugleichen und die Herzen der österreichischen Seeoffiziere mit Vertrauen zu beleben, so war dies das Bewußtsein des eigenen Wertes und der vortreffliche Geist, der im Seeoffizierskorps wie in allen anderen Zweigen der Marine herrschte. Der geschiedene Erzherzog-Admiral hatte es verstanden, denselben wachzurufen, und der von ihm gestreute Samen war auf fruchtbaren Boden gefallen. Die kühle Teilnahmslosigkeit des Landes, die geringen Mittel, welche man der Marine gewährte, vermochten nicht den hingebungsvollen Eifer für den Beruf zu vermindern; im Gegenteile setzte ein jeder, vom Höchsten bis zum Niedrigsten, sein bestes Können und Wollen für den Dienst ein, um so wenigstens das Möglichste zu erreichen. Dieser Geist war es, der in der Folge zum Siege führte!

Die österreichische Marine verfügte am 1. April 1866, abgesehen von der Gardaseeflottille, der Lagunenflottille in Venedig sowie den Positionsschiffen zur Verteidigung der Hafeneinfahrten und der verschiedenen Kanäle Venedigs über nachstehende seegehende Schiffe:

## I. Kriegsschiffe.

*a)* **7 Panzerschiffe, und zwar:**

7 Panzerfregatten:

**Erzh. Ferdinand Max,** Holzkonstruktion, vollständig mit $4^1/_2$″ Platten gepanzert, 4757 Tonnen Deplacement, 800 Pferdekräfte, 12 Meilen Geschwindigkeit, 489 Mann Bemannung; 16 Geschütze: glatte 48pfünder,[1]
2 4pfündige glatte Landungsgeschütze.

**Habsburg,** Holzkonstruktion, vollständig mit $4^1/_2$″ Platten gepanzert, 4757 Tonnen Deplacement, 800 Pferdekräfte, 12 Meilen Geschwindigkeit, 478 Mann Bemannung;
16 Geschütze: 15 glatte 48pfünder,[1]
1 gezogener 48pfünder, System Wahrendorff,
2 4pfündige glatte Landungsgeschütze.

**Kaiser Max,** Holzkonstruktion, vollständig mit $4^1/_2$″ Platten gepanzert.

**Prinz Eugen,** 3330 Tonnen Deplacement, 650 Pferdekräfte, 10 Meilen Geschwindigkeit, 386 Mann Bemannung;
30 Geschütze: 16 glatte 48pfünder,
14 gezogene 24pfünder, System Wahrendorff,
2 4pfündige glatte Landungsgeschütze.

**Don Juan d'Austria,** Holzkonstruktion, vollständig mit $4^1/_2$″ Platten gepanzert, 3330 Tonnen Deplacement, 650 Pferdekräfte, 9 Meilen Geschwindigkeit, 386 Mann Bemannung;
28 Geschütze: 14 glatte 48pfünder,
14 gezogene 24pfünder, System Wahrendorff,
2 4pfündige glatte Landungsgeschütze.

**Drache,** Holzkonstruktion, vollständig mit $4^1/_2$″ Platten gepanzert.

**Salamander,** 2824 Tonnen Deplacement, 500 Pferdekräfte, 10 Meilen Geschwindigkeit, 343 Mann Bemannung;
26 Geschütze: 10 glatte 48pfünder,
16 gezogene 24pfünder, System Wahrendorff,
2 4pfündige glatte Landungsgeschütze.

---

[1] Als Ersatz für die eigentliche Bestückung von je 32 8″ Kruppschen gezogenen Gußstahlgeschützen, die vor Ausbruch des Krieges schon bestellt waren, von der preußischen Regierung jedoch mit dem Ausfuhrverbote belegt waren.

*b)* **21 Schraubenschiffe, und zwar:**

1 Schraubenlinienschiff:

**Kaiser,** 5194 Tonnen Deplacement, 800 Pferdekräfte, 12 Meilen Geschwindigkeit, 904 Mann Bemannung;
92 Geschütze: 74 glatte 30pfünder,
16 glatte 60pfündige Granatkanonen,
2 gezogene 24pfünder, System Wahrendorff,
4 glatte 4pfündige Landungsgeschütze.

5 Schraubenfregatten:

**Novara,** 2497 Tonnen Deplacement, 500 Pferdekräfte, 12 Meilen Geschwindigkeit, 538 Mann Bemannung;
51 Geschütze: 44 glatte 30pfünder,
4 glatte 60pfündige Granatkanonen,
3 gezogene 24pfünder, System Wahrendorff,
2 glatte 4pfündige Landungsgeschütze.

**Fürst Schwarzenberg,** 2514 Tonnen Deplacement, 400 Pferdekräfte, 10 Meilen Geschwindigkeit, 547 Mann Bemannung;
46 Geschütze: 36 glatte 30pfünder,
6 glatte 60pfündige Granatkanonen,
4 gezogene 24pfünder, System Wahrendorff,
2 glatte 4pfündige Landungsgeschütze.

**Graf Radetzky, Adria** und **Donau,** 2198 Tonnen Deplacement, 300 Pferdekräfte, 8 bis 9 Meilen Geschwindigkeit, 398 Mann Bemannung;
31 Geschütze: 24 glatte 30pfünder,
4 glatte 60pfündige Granatkanonen,
3 gezogene 24pfünder, System Wahrendorff,
2 glatte 4pfündige Landungsgeschütze.

2 Schraubenkorvetten:

**Graf Dandolo,** 1594 Tonnen Deplacement, 230 Pferdekräfte,
**Erzh. Friedrich,** 1474 Tonnen Deplacement, 230 Pferdekräfte, 8 Meilen Geschwindigkeit, 294 Mann Bemannung;
22 Geschütze: 16 glatte 30pfünder,
4 glatte 60pfündige Granatkanonen,
2 gezogene 24pfünder, System Wahrendorff,
2 glatte 4pfündige Landungsgeschütze.

7 Schraubenkanonenboote 2. Klasse:

**Hum, Dalmat** und **Velebich,** 869 Tonnen Deplacement, 230 Pferdekräfte, 11 bis 12 Meilen Geschwindigkeit, 139 Mann Bemannung;
4 Geschütze: 2 glatte 48pfünder,
2 gezogene 24pfünder, System Wahrendorff.

**Wall, Reka, Seehund** und **Streiter,** 852 Tonnen Deplacement, 230 Pferdekräfte, 11 bis 12 Meilen Geschwindigkeit, 139 Mann Bemannung;
4 Geschütze: 2 glatte 48pfünder,
2 gezogene 24pfünder, System Wahrendorff.

3 Schraubenkanonenboote 3. Klasse:

**Grille, Gemse** und **Sansego,** 333 Tonnen Deplacement, 90 Pferdekräfte, 9 Meilen Geschwindigkeit, 72 Mann Bemannung;
4 Geschütze: 2 glatte 48pfünder,
2 gezogene 24pfünder, System Wahrendorff.

3 Schraubenschoner:

**Kerka** und **Narenta,** 501 Tonnen Deplacement, 90 Pferdekräfte, 9 Meilen Geschwindigkeit, 100 Mann Bemannung;
6 Geschütze: 4 glatte 30pfünder,
2 gezogene 24pfünder, System Wahrendorff.

**Möve,** 348 Tonnen Deplacement, 50 Pferdekräfte, 7 Meilen Geschwindigkeit, 72 Mann Bemannung;
2 Geschütze: gezogene 24pfünder, System Wahrendorff.

### *c)* 11 Raddampfer, und zwar:

**Kaiserin Elisabeth,** 1472 Tonnen Deplacement, 350 Pferdekräfte, 12 Meilen Geschwindigkeit, 166 Mann Bemannung;
6 Geschütze: 2 gezogene 24pfünder, System Wahrendorff,
4 gezogene 12pfündige Vorderlader, System La Hitte.

**Santa Lucia,** 1353 Tonnen Deplacement, 300 Pferdekräfte, 9 Meilen Geschwindigkeit, 180 Mann Bemannung;
6 Geschütze: 4 glatte 30pfünder,
2 gezogene 24pfünder, System Wahrendorff.

**Triest,** 1102 Tonnen Deplacement, 220 Pferdekräfte, 9 Meilen Geschwindigkeit, 66 Mann Bemannung;
4 Geschütze: gezogene 6pfündige Vorderlader, System La Hitte.

**Andreas Hofer,** 770 Tonnen Deplacement, 160 Pferdekräfte, 10 Meilen Geschwindigkeit, 109 Mann Bemannung;
4 Geschütze: 3 glatte 30pfünder,
1 gezogener 24pfünder, System Wahrendorff.

**Curtatone,** 751 Tonnen Deplacement, 160 Pferdekräfte, 8 bis 9 Meilen Geschwindigkeit, 109 Mann Bemannung;
4 Geschütze: 3 glatte 30pfünder,
1 gezogener 24pfünder, System Wahrendorff.

**Vulkan,** 675 Tonnen Deplacement, 120 Pferdekräfte, 8 bis 9 Meilen Geschwindigkeit, 84 Mann Bemannung;
2 Geschütze: gezogene 24pfünder, System Wahrendorff.

**Fiume,** 403 Tonnen Deplacement, 120 Pferdekräfte, 9 Meilen Geschwindigkeit, 49 Mann Bemannung;
2 Geschütze: gezogene 6pfündige Vorderlader, System La Hitte.

**Taurus,** 377 Tonnen Deplacement, 100 Pferdekräfte, 7 Meilen Geschwindigkeit, 63 Mann Bemannung;
5 Geschütze: 4 glatte metallene 12pfünder,
1 gezogener 12pfünder, System Wahrendorff.

**Hentzi,** 139 Tonnen Deplacement, 45 Pferdekräfte, 5 bis 6 Meilen Geschwindigkeit, 48 Mann Bemannung;
4 Geschütze: 2 gezogene 12pfündige Vorderlader, System La Hitte,
2 glatte metallene 4pfünder.

**Jacht Greif,** 1260 Tonnen Deplacement, 300 Pferdekräfte, 12 Meilen Geschwindigkeit, 102 Mann Bemannung;
2 Geschütze: gezogene 12pfündige Vorderlader, System La Hitte.

**Jacht Fantasie,** 292 Tonnen Deplacement, 120 Pferdekräfte, 13 bis 14 Meilen Geschwindigkeit, 29 Mann Bemannung.

*d)* **11 Segelschiffe, und zwar:**

2 Fregatten:

**Bellona,** 1612 Tonnen Deplacement, 362 Mann Bemannung;
35 Geschütze: glatte 30pfünder.

**Venus,** 1577 Tonnen Deplacement, 140 Mann Bemannung;
10 Geschütze (Schulfregatte der Marineakademie).

3 Korvetten:

**Carolina,** 914 Tonnen Deplacement, 169 Mann Bemannung;
20 Geschütze: glatte 30pfünder.

**Diana,** 833 Tonnen Deplacement, 169 Mann Bemannung;
20 Geschütze: glatte 30pfünder.

**Minerva,** 593 Tonnen Deplacement, 143 Mann Bemannnng;
16 Geschütze: glatte 30pfünder.

3 Briggs:

**Huszar,** 468 Tonnen Deplacement, 101 Mann Bemannung.
12 Geschütze: glatte 30pfünder.

**Pola** und **Montecuccoli,** 412 Tonnen Deplacement, 101 Mann Bemannung;
12 Geschütze: glatte 30pfünder.

3 Schoner:

**Saida,** 288 Tonnen Deplacement, 73 Mann Bemannung.
8 Geschütze: glatte 30pfünder.

**Artemisia,** 179 Tonnen Deplacement, 63 Mann Bemannung;
10 Geschütze: metallene glatte 12pfünder.

**Aretusa,** 165 Tonnen Deplacement, 63 Mann Bemannung;
10 Geschütze: metallene glatte 12pfünder.

## II. Transportschiffe.

**5 Segelschiffe, und zwar:**

1 Brigg:

**Pylades,** 468 Tonnen Deplacement, 44 Mann Bemannung.

4 Briggschoner:

**Dromedar,** 199 Tonnen Deplacement, 23 Mann Bemannung.

**Fido,** 168 Tonnen Deplacement, 23 Mann Bemannung.

**Bravo,** 168 Tonnen Deplacement, 23 Mann Bemannung.

**Chamäleon,** 168 Tonnen Deplacement, 23 Mann Bemannung.

## Rekapitulation.

**I. Kriegsschiffe:**

| | | Geschütze | Pferdekräfte | Tonnen Deplacement | Bemannung |
|---|---|---|---|---|---|
| 7 Panzerschiffe | mit | 172 | 4.550 | 25.152 | 2.811 |
| 21 ungepanzerte Schraubenschiffe | „ | 380 | 5.170 | 33.425 | 5.232 |
| 11 Raddampfer | „ | 39 | 1.995 | 8.594 | 1.005 |
| 11 Segelschiffe | „ | 165 | — | 7.453 | 1.485 |
| 50 | | 756 | 11.715 | 74.624 | 10.533 |
| **II. Transportschiffe:** | | | | | |
| 5 Segelschiffe | | — | — | 1.171 | 136 |
| **Effektivstand der österreichischen Seemacht:** | | | | | |
| 55 Kriegsschiffe mit | | 756 | 11.715 | 75.795 | 10.669 |

sonach im ganzen ein Effektivstand von 55 Kriegsschiffen mit 756 Geschützen, 11.715 Pferdekräften, 75.795 Tonnen Deplacement und 10.669 Mann Bemannung.

Von diesen Schiffen befanden sich zu Anfang des Jahres 1866 in Ausrüstung: die Schraubenfregatten „Schwarzenberg“ und „Donau“, die Kanonenboote „Hum“, „Dalmat“, „Reka“ und Schraubenschoner „Möve“ als Schiffsabteilung in der Levante, die Schraubenkorvette „Dandolo“ in Mexiko, die Schraubenkorvette „Erzh. Friedrich“ auf der Rückreise von der Nordseestation Geestemünde, Schraubenschoner „Kerka“ sowie die Raddampfer „Curtatone“ und „Vulkan“ als Stationsschiffe in Dalmatien und für den Dienst im Golf; von Segelschiffen standen Fregatte „Bellona“ als Artillerieschulschiff sowie Korvette „Minerva“ und Schoner „Saida“ als Matrosenschulschiffe zu Kreuzungen im Golf im Dienst. Der größte Teil der übrigen Schiffe lag vollkommen abgerüstet oder behufs Vornahme von Reparaturen im Seearsenale zu Pola.

Von den 7 Panzerschiffen waren die zwei größten „Erzh. Ferdinand Max“ und „Habsburg“ noch im Ausbau zu Triest, die Installierung der Maschinen war zwar beendet und die Panzerung im langsamen Fortschreiten, die innere Einrichtung aber war kaum begonnen; unter den

5 älteren Panzerschiffen war nur „Drache" in erster Reserve zur augenblicklichen Ausrüstung bereit; „Don Juan", bei dem das hölzerne Vorkastell abgerissen war, um durch ein eisernes ersetzt zu werden, stand in großer Reparatur. Auf den 3 übrigen wurde die innere Einrichtung und der Verschluß der Stückpforten umgeändert.

Das Schraubenlinienschiff „Kaiser", für nicht mehr ganz seetüchtig erklärt, lag abgerüstet im Arsenale, um gedockt zu werden, und man stand eben vor dem Beschlusse, dasselbe in ein Panzerschiff zu verwandeln. Von den ungepanzerten Schraubenfregatten war nur „Radetzky" in erster Reserve und zur Ausrüstung bereit, „Adria" war bis vor kurzem im Dock gewesen, „Novara" noch im Dock und auf beiden letzteren eine Menge größerer wie kleinerer Reparaturen im Zuge.

Fregatte „Schwarzenberg", vordem Flaggenschiff des Kontreadmirals v. Tegetthoff, zu Anfang des Jahres aus der Levante zurückgekehrt, war zu einer Expedition nach Ostasien bestimmt und seither mit den dieser Bestimmung entsprechenden Herrichtungen und Ausschiffungen beschäftigt. Die Adaptierungsarbeiten waren zum großen Teile vollendet und diese Fregatte hatte daher in militärischer Beziehung aufgehört, ein Kriegsschiff zu sein; an ihrer Stelle wurde auch die gleichfalls aus der Levante zurückbeorderte Fregatte „Donau" zum Flaggenschiffe eingerichtet.

Ähnlich dem Zustande der größeren war jener der kleineren Dampf- und Segelschiffe; Kanonenboot „Velebich" und Raddampfer „Triest" waren in erster Reserve, der Rest befand sich teils in Reparatur, teils in Abrüstung.

Der Personalstand der österreichischen Marine bestand anfangs 1866 aus:

2 Vizeadmiralen,<br>
5 Kontreadmiralen,<br>
9 Linienschiffskapitänen,<br>
25 Fregattenkapitänen,<br>
90 Linienschiffsleutnants,<br>
101 Linienschiffsfähnrichen,<br>
188 Seekadetten,<br>
39 Marine-Zeugskorpsoffizieren,<br>
116 Matrosenkorps- und Marineinfanterieoffizieren,<br>
somit im ganzen aus 575 Offizieren.

In Österreich schien man in Bezug auf die Verwendung der Marine in dem bevorstehenden Kriege noch bis in die zweite Hälfte des Monates

April im unklaren zu sein und keinen entscheidenden Entschluß gefaßt zu haben; denn nur so läßt es sich erklären, daß im Gegensatze zu den mit aller Macht und in fieberhafter Hast betriebenen Kriegsrüstungen der Landarmee bezüglich der Marine die Befehle zur Ausrüstung der Flotte noch immer auf sich warten ließen. Die leidige Finanzfrage, die der Marine gegenüber stets eine große Rolle spielte, schien trotz des drohenden Krieges sich auch jetzt wieder geltend zu machen. Während für die Armee Millionen über Millionen zu Rüstungszwecken verausgabt wurden, hieß es bezüglich der Marine: „Man dürfe sich nicht in Auslagen stürzen, ohne von deren Notwendigkeit Gewißheit zu haben". Weder das Ministerium des Äußern (FML. Graf Mensdorff) noch das Kriegsministerium (FZM. Ritter v. Franck) schienen in Bezug auf die schleunige Ausrüstung der Flotte pressiert zu sein.

Es ist bezeichnend für die damaligen Verhältnisse, was Kontreadmiral v. Tegetthoff, der tapfere Streiter von Helgoland und spätere Sieger von Lissa, welcher sich um jene Zeit in Wien befand, hierüber an einen Freund schrieb: [1])

„Ich bin vorgestern abends von Wien zurückgekehrt, wohin ich berufen worden war, um im Einvernehmen mit dem Handelsministerium bei den Vorkehrungen für die Expedition nach Ostasien tätig mitzuwirken.

Der Zweck meiner Berufung nach der Residenz war jedoch gleich vom Momente meines Eintreffens in den Hintergrund getreten, da der Konflikt mit Preußen — der täglich eine akutere Gestalt annahm — die Aufmerksamkeit der höchsten Kreise ausschließlich absorbierte. Statt nun meinerseits mich mit den Geschenken für die Herrscher von Siam und Japan und ähnlichen Fragen zu befassen, glaubte ich schon während meines Aufenthaltes in Wien mein ganzes Streben dahin richten zu müssen, die Fürsorge, die an den nördlichen Grenzen der Begegnung einer Kriegsgefahr gewidmet wurde, mindestens zum Teile auch auf die Vorkehrungen zu lenken, die zum Schutze unseres Handels und unserer Küsten unumgänglich zu treffen wären, und zwar um so mehr, als bereits vor 14 Tagen eine Allianz Preußens mit Italien — dem eine kräftige Marine zur Verfügung steht — täglich an Wahrscheinlichkeit gewann. Meine in dieser Richtung bei jeder sich ergebenden Gelegenheit wiederholten Bitten und Überredungsversuche blieben jedoch erfolglos; man fuhr fort, Truppen gegen die preußischen Grenzen zusammenzuziehen,

---

[1]) Beer: „Aus Tegetthoffs Nachlaß", Seite 42.

die böhmischen und mährischen Festungen in stand zu setzen, wollte jedoch nichts davon hören, daß es dringend notwendig sei, zur Ausrüstung der Flotte zu schreiten, um den Schiffen womöglich einige Wochen Zeit zu geben, ihre neueinberufenen Mannschaften abzurichten, an die im Falle des Ausbruches von Feindseligkeiten die schwere Aufgabe herantreten würde, einem weitüberlegenen Gegner gegenüber die Interessen des Kaiserstaates zur See zu wahren und zu schützen.

Ich verließ Wien mit dem peinigenden Gefühle, daß Unverstand und Gleichgültigkeit von oben auch in diesem Jahre der viel gelästerten und geschmähten Marine harte Opfer auferlegen würden, und ich traf hier in Pola ein, um trotz des Kriegsgeschreies aller in- und ausländischen Blätter das Hafenadmiralat und Arsenal in einem gemütlichen Friedensschlummer wiederzufinden, den zu stören einige von Wien eingetroffene Weisungen halbverschwommener kriegerischer Färbung nicht vermocht hatten.

Wir sind, wie gewöhnlich, nicht gerüstet, um einer plötzlich herantretenden ernsten Anforderung einigermaßen zu genügen. An ausgerüsteten Schiffen verfügt die Marine gegenwärtig über die beiden Schraubenfregatten „Schwarzenberg" und „Donau", die beide jedoch 8 bis 10 Tage brauchen, um seeklar zu sein, über Korvette „Erzh. Friedrich," die von ihrer Stationierung in der Nordsee einberufen wurde, und endlich über die 4 Kanonenboote „Hum", „Dalmat", „Reka" und „Kerka", die zwischen Pyräus, Korfù und Triest verteilt liegen. Nebst diesen befinden sich noch im aktiven armierten Zustande die 3 Segelschiffe „Bellona", „Minerva" und „Saida", die jedoch in Bezug auf kriegerische Eventualitäten nur insofern in Betracht zu ziehen sind, als sie ihre Bemannungen zur Ausrüstung von kriegstüchtigeren Schiffen abgeben können.

Bei dem Umstande, daß in den Gewässern Italiens 7 Panzerschiffe und zirka 4 bis 5 größere Schraubenschiffe, sämtlich mit einer Ausrüstungszeit von mehr als einem Jahre, verteilt liegen, müssen unser Handel und unsere Küsten als vollkommen schutzlos erscheinen und muß es daher gerechtes Befremden erregen, daß von Wien aus gar nichts geschieht, um diesen besorgniserweckenden Verhältnissen ein Ende zu machen und der Marine zu zeigen, daß man sich einerseits den Umfang der an selbe herantretenden Aufgabe gegenwärtig halte, anderseits aber beizeiten das Mögliche tue, um sie in den Stand zu setzen, in edlem Wetteifer mit der Landarmee ihre Pflicht zu erfüllen." — — —

Am 18. April erfolgte eine kaiserliche Entschließung über die Beteiligung der Flotte im Kriegsfalle und der Befehl zur Ausrüstung für die

Fregatten „Schwarzenberg“, „Donau“, „Radetzky“ und der Panzerfregatte „Drache“; am 26. für „Kaiser Max“, „Adria“, „Velebich“, „Lucia“ und „Triest“.

Endlich am 30. April wurde die Aufstellung einer operativen Eskadre angeordnet, welche aus nachstehenden Schiffen zu bestehen hatte:

5 Panzerfregatten: „Kaiser Max“, „Prinz Eugen“, „Don Juan d'Austria“, „Drache“, „Salamander“;

5 Schraubenfregatten: „Novara“, „Schwarzenberg“, „Radetzky“, „Donau“ und „Adria“;

1 Schraubenkorvette: „Erzh. Friedrich“;

7 Schraubenkanonenbooten: „Hum“, „Dalmat“, „Velebich“, „Wall“, „Reka“, „Seehund“, „Streiter“;

5 Raddampfern: „Elisabeth“, „Sta. Lucia“, „Andreas Hofer“, „Greif“, „Triest“;

1 Avisodampfer: „Stadium“ (vom Lloyd zu mieten). [1])

Nebstdem wurden die Schraubenschoner „Kerka“ und „Narenta“, die Schraubenkanonenboote „Grille“, „Gemse“, „Sansego“ sowie die Raddampfer „Vulkan“ und „Taurus“ zur Erhaltung der Kommunikation und Verwendung längs der dalmatinischen Küste bestimmt. Segelfregatte „Bellona“ hatte den Hafenwachdienst in Pola, Goelette „Saida“ in Veruda, Raddampfer „Curtatone“ in Cattaro, Raddampfer „Fiume“ wurde dem Generalkommando in Zara zugewiesen. Dampfjacht „Fantasie“ hatte zur höheren Verfügung im Hafen von Pola bereit zu liegen, Segelkorvette „Minerva“ war abzurüsten und in die dritte Reserve zu versetzen.

Als Grundsatz für die Ausrüstung der Schiffe ward festgesetzt, daß vor derselben die Versetzung in vollkommen seetüchtigen Zustand und die Komplettierung der Bemannung zu erfolgen habe. Nach vollendeter Ausrüstung waren die Schiffe dem zum Eskadrekommandanten ernannten Kontreadmiral v. Tegetthoff, der sich am 9. April wieder am Bord der Fregatte „Schwarzenberg“ eingeschifft hatte und mit derselben auf der Rhede von Fasana vor Anker lag, zur Verfügung zu stellen.

Man ersieht leicht, welch außerordentlichen Aufwandes an Energie und Tätigkeit es bedurfte, um die Flotte, deren Schiffe zum größten Teile den schwersten Arsenalsarbeiten unterzogen, deren Mannschaften erst einberufen und exerziert werden mußten, bis zum Beginn der Feindseligkeiten see- und kampftüchtig zu machen. Nicht nur an kampfbereiten

[1]) Siehe Beilage B.

Schiffen, auch in allem übrigen war der Feind derselben überlegen. Während von den österreichischen Bemannungen der größte Teil in den Jahren, welche dem Kriege vorangegangen waren, aus finanziellen Rücksichten wenig im aktiven Seedienst hatte gehalten werden können und somit an der Schwelle des Krieges neuerdings ausgebildet werden mußte, hatte die italienische Marine schon seit längerer Zeit eine größere Eskadre ausgerüstet und infolgedessen eine größere Anzahl ausgebildeter Mannschaften. Während die italienische Marine mit dem Fortschritte der Neuzeit im Geschützwesen Schritt gehalten hatte und über gezogene Geschütze schwersten Kalibers verfügte, war man in Österreich in dieser Richtung kaum weiter als bis zu den ersten Leistungen der modernen Artillerie in der Gestalt des gezogenen 24pfündigen Hinterladers nach dem „System Wahrendorff mit der preußischen Verschlußverbesserung“ gekommen. Aber auch an entscheidenden Schlachtschiffen, den Panzerschiffen, war die italienische Flotte der österreichischen bedeutend überlegen.

Dieser in den jetzigen Zeitverhältnissen schwerwiegenden Versäumnisse gegen die Marine schien man sich in Wien bewußt zu sein und es kann daher nicht wundernehmen, wenn man sich dort großen Erwartungen über von der Flotte zu erringende Erfolge nicht hingab. Darauf wenigstens deuten die Instruktionen des Kriegsministeriums hin, die dem Eskadrekommandanten zugekommen waren.

Die erste Weisung, welche derselbe erhielt, bewegte sich ganz im allgemeinen und eröffnete dem Eskadrekommandanten einen wenig selbständigen Wirkungskreis. „Der Eskadrekommandant“, so war der Inhalt, „ist bezüglich der Operationen im großen, des Einklanges und der nötigen Unterstützung dieser Operationen wegen an den Kommandanten der Armee im lombardisch-venetianischen Königreiche gewiesen, jedoch ist derselbe ermächtigt, wenn sich günstige Gelegenheit bietet, sowie bei räumlicher Trennung und Unterbrechung des Verkehrs mit der Südarmee auch selbständig vorzugehen.“

Die zweite vom Kriegsminister FZM. Ritter v. Franck unterzeichnete Instruktion vom 15. Mai lautete wie folgt:

$\frac{\text{K. M.}}{\text{M. S.}}$ Nr. 794.

„Die Aufgabe der unter Euer Hochwohlgeboren Befehl stehenden k. k. Flotte ist:

1. die k. k. Armee im Süden, insbesondere jene im lombardisch-venetianischen Königreiche, an deren Kommandanten Euer Hochwohl-

geboren laut erstgenanntem Erlasse vom 21. v. M. bezüglich der Operationen im großen gewiesen sind, kräftigst zu unterstützen;

2. den feindlichen Streitkräften möglichst Schaden zuzufügen und dieselben in ihren Unternehmungen zu hemmen.

Obwohl Seine Majestät der Kaiser, unser allergnädigster Herr, zuversichtlich erwarten, daß Allerhöchstdessen Flotte in aufopfernder Pflichterfüllung mit Allerhöchstdessen Landarmee wetteifern werde, so wird doch keineswegs die bedeutende numerische Überlegenheit der gegnerischen Flotte verkannt und aus diesem Grunde und bei dem moralischen Einflusse, den die Existenz der österreichischen Flotte auf alle Operationen des Feindes an den Seeküsten zweifelsohne ausüben muß, bin ich von Seiner Majestät dem Kaiser beauftragt, es Euer Hochwohlgeboren zur Pflicht zu machen, keine Unternehmungen zu beginnen, welche die k. k. Flotte aufs Spiel setzen könnten oder wo die zu erreichenden Vorteile die voraussichtlichen Opfer nicht aufwiegen.

Insolange die Ereignisse nicht hindernd dazwischen treten, wird Pola der Ort sein, wohin alle an das k. k. Eskadrekommando gerichteten Meldungen, Mitteilungen und Befehle von den verschiedenen kaiserlichen Behörden zu gelangen haben werden, daher in jenem Hafen stets ein Dampfer seeklar zu sein hat, um solche Depeschen, je nach ihrer Dringlichkeit, sogleich oder gelegentlich an die Adresse zu befördern.

Wenn auch selbstverständlich, so muß ich doch zur Vermeidung jedes Zweifels hier aussprechen, daß es Euer Hochwohlgeboren freigestellt bleiben muß, die eigene Flagge auf welchem immer der unterstehenden k. k. Schiffe zu hissen.

Die betreffenden k. k. Armeekommandanten erhalten unter einem Abschrift vorstehender Instruktionen zur eigenen Richtschnur, während Euer Hochwohlgeboren die unterstehenden k. k. Kommandanten von der bezüglich Pola getroffenen Verfügung verständigen wollen."

Als Operationsbasis war der Eskadre der Kanal von Fasana zugewiesen worden, da anzunehmen war, daß der maritime Kriegsschauplatz sich auf den nördlichen Teil des Adriatischen Golfes und speziell auf das venetianische Küstengebiet beschränken werde.

Nach dem Wortlaute dieser Instruktion war somit der Tätigkeit der österreichischen Marine in diesem Kriege kein großer Wirkungskreis eröffnet und dieselbe eigentlich wieder nur auf die Defensive angewiesen. Eine Offensive schien, den wenig wahrscheinlichen Fall des Angriffes der italienischen Flotte auf Venedig oder Pola abgerechnet, nahezu ausgeschlossen. Um so größer und verdienstlicher sind daher die Leistungen



CONTREADMIRAL

WILHELM v. TEGETTHOFF,

KOMMANDANT DER K. k. FLOTTE.

K. K. HOF- UND STAATSDRUCKEREI.



jenes Mannes, der in überraschend kurzer Zeit die kaiserliche Eskadre nicht nur see- und kampftüchtig zu machen wußte, sondern dieselbe sogar zum Siege über die überlegene feindliche Flotte führte. Dieser Mann war Kontreadmiral v. Tegetthoff.

Wilhelm v. Tegetthoff[1]) wurde am 23. Dezember 1827 als Sohn des k. k. Majors Karl v. Tegetthoff zu Marburg in Steiermark geboren. Nachdem er in seiner Vaterstadt kurze Zeit das Gymnasium besucht hatte, kam er im Jahre 1840 in das Marinekadettenkollegium von Venedig, um dort seine Ausbildung für den Seedienst zu erhalten.

1845 als Marinekadett ausgemustert, war er zuerst am Bord der Brigg „Montecuccoli", später am Bord der Korvette „Adria" eingeschifft, welche Schiffe im Adriatischen und Mittelmeer kreuzten. Am 25. Jänner 1848 wurde Tegetthoff zum Fregattenfähnrich befördert und erhielt nach kurzem Kommando der Cannoniera „Didone" am 1. April provisorisch das Gesamtdetail der Brigg „Montecuccoli"; schon am 16. April wurde er infolge der vielen Vakanzen, die durch den Übertritt der venetianischen Offiziere entstanden waren, Linienschiffsfähnrich und als solcher 2. Leutnant am Bord der Brigg „Venezia". Am 13. Oktober zum Personaladjutanten des Marinekommandanten Vizeadmirals Ritter v. Martini ernannt und mit demselben im Februar 1849 nach Wien berufen, begleitete er diesen, als derselbe bei seinem Rücktritte vom Marinekommando zum Gesandten am neapolitanischen Hofe ernannt worden war, nach Neapel, blieb bis Ende Mai 1849 in dieser Stellung und schiffte sich am 1. Juni wieder auf die Korvette „Adria" ein. Während dieser Einschiffung fand er Gelegenheit, sich am 5. Juli, als der Raddampfer „Vulkan" bei Brondolo aufgefahren war und in dieser kritischen Lage von einer Strandbatterie heftig beschossen wurde, als Kommandant eines von der Korvette zu Hilfe geschickten Korveedetachements bei der Flottmachung desselben so hervorzutun, daß er im Schiffskommandoberichte des „Vulkan" lobend erwähnt wurde.

Am 11. September zum Gesamtdetailoffizier des Raddampfers „Maria Anna" bestimmt, der unter dem Kommando des Linienschiffsleutnants Graf Hadik eine Mission nach Tunis und Tripolis zu vollführen hatte, blieb Tegetthoff mit diesem Schiffe sodann noch längere Zeit in der Levante. Am 16. Juni 1851 zum Fregattenleutnant befördert, übernahm Tegetthoff das Gesamtdetail der Korvette „Carolina", welche bei Ausbruch des Krimkrieges in Konstantinopel stationiert war und zur

---

[1]) Beer, „Aus Tegetthoffs Nachlaß," Seite 45.

Verfügung des k. k. Internuntius stand. Am 13. Juli 1854 erhielt Tegetthoff das Kommando der Goelette „Elisabeth", mit welcher er häufige Kreuzungen im Archipel und an der syrischen Küste vorzunehmen hatte. Im Herbste 1855 nach mehrjähriger Dienstleistung zur See ausgeschifft und dem Hafenadmiralate von Pola zur Dienstleistung zugewiesen, übernahm er schon Ende November desselben Jahres das Kommando des für den Stationsdienst in der Sulinamündung bestimmten Raddampfers „Taurus". In dieser Stellung fand nun Tegetthoff Gelegenheit, sich besonders hervorzutun.

Der Ort Sulina war während des Krimkrieges von den Engländern niedergebrannt worden. Die Donaumündungen waren teils durch den niederen Wasserstand, teils durch die Maßnahmen der Russen gesperrt; an der Barre waren kaum 8 Fuß Fahrwasser, während in der unteren Donau bei 800 Kauffahrer verschiedener Nationen und gegen 1200 mit dem Auswurfe der Bevölkerungen des ganzen Mittelmeeres bemannte Lichterschiffe lagen, ohne politische Behörde, ohne Strompolizei im chaotischen Zustande.

Tegetthoff gelang es, binnen kurzem hier Ordnung zu machen und die Verhältnisse zu bessern, gleichzeitig aber auch das Ansehen der kaiserlichen Flagge so zur Geltung zu bringen, daß ihm der damalige Internuntius FML. Baron Prokesch-Osten wie auch der kommandierende General in den Donaufürstentümern FZM. Graf Coronini und der Marineoberkommandant Erzh. Ferdinand Max ihre volle Anerkennung aussprachen. Anfangs 1857 von Sulina abberufen, erhielt Tegetthoff gleich darauf abermals eine Mission, die zeigt, daß es ihm gelungen war, den Blick des Erzh. Ferdinand Max auf sich zu lenken. Die Durchstechung der Landenge von Suez war bereits in Angriff genommen und bildete den Gegenstand eingehender Erörterungen sowie großer Hoffnungen in der ganzen Handelswelt. Die große Tragweite des Unternehmens wurde vom Erzherzog erkannt, die Bestrebungen Englands und Frankreichs, sich im Roten Meere festzusetzen, richtig gewürdigt. Österreich sollte und durfte nicht zurückbleiben und Tegetthoff wurde mit dem Auftrage betraut, die Küsten des Roten Meeres zu durchforschen, um daselbst einen Platz für eine geeignete Kohlenstation ausfindig zu machen.

Seine Instruktionen wiesen ihn an, sich mit dem bereits rühmlichst bekannten Ornithologen und Afrikareisenden Dr. Heuglin, der damals in Ägypten weilte, in Verbindung zu setzen und mit ihm gemeinsam die Reise zu machen. In Gesellschaft Heuglins ging Tegetthoff im Juni

1857 den Nil aufwärts bis Theben, von da mit einer Karawane nach Kasseïr am Roten Meere und befuhr nun beide Küsten desselben unter großen Beschwerlichkeiten.

An der Somaliküste in Bender-Gam wurden die beiden Reisenden von den Eingeborenen überfallen, festgenommen und erst nach Entrichtung eines Lösegeldes wieder freigegeben. Da Dr. Heuglin bei dieser Gelegenheit verwundet worden und genötigt war, über Aden nach Kairo abzugehen, um dort seine Wunde zu pflegen, setzte Tegetthoff die Reise allein fort, kreuzte in einem offenen arabischen Boote neuerdings gegen den Nordost-Monsoon auf, gelangte über Maculla bis Ras Fârtâk und von dort bis Sokotora. Nach Durchforschung dieser Insel kehrte er nach Aden und nach sechswöchentlichem Aufenthalte daselbst über Ägypten nach Europa zurück.

Noch in Aden erfuhr Tegetthoff seine am 17. Dezember 1857 erfolgte Beförderung zum Korvettenkapitän und seine Bestimmung zum Chef der I. Sektion beim Marineoberkommando in Triest. Er blieb bis zum Oktober 1858 in dieser Stellung und übernahm sodann das Kommando der Schraubenkorvette „Erzh. Friedrich", welche nach den Küsten von Marokko abging, um über ein an den dortigen Küsten gescheitertes österreichisches Handelsschiff Nachforschungen zu pflegen, dessen Mannschaft angeblich in Gefangenschaft gehalten sein sollte. Vor Beginn des Krieges 1859 kehrte das Schiff wieder nach der Adria zurück.

Der Ausbruch des französisch-italienischen Krieges hatte die Ausrüstung der ganzen Marine zur Folge. Korvette „Erzh. Friedrich" befand sich bei der im Hafen von Spignon liegenden Eskadre der Schraubenschiffe und wurde nach mehreren Kreuzungen und Materialtransporten nach Ancona zur Verteidigung der Lagunen sowie der Hafeneinfahrten von Venedig, speziell mit der Aufsicht über die schwimmende Barrikade im Hafen von Spignon bestimmt.

Nach Beendigung des Krieges erhielt Tegetthoff die Ernennung zum Adjutanten des Marineoberkommandanten Erzh. Ferdinand Max und begleitete als solcher den Erzherzog auf dessen Reise nach Brasilien am Bord des Dampfers „Kaiserin Elisabeth".

Die in vielfacher Beziehung interessanten Berichte, welche der kaiserliche Prinz dem Kaiser erstattete, flossen aus der Feder Tegetthoffs.

Nach Rückkunft der „Elisabeth" in Triest seiner Stellung bei dem Erzherzog enthoben und am 27. April 1860 zum Fregattenkapitän befördert, übernahm Tegetthoff das Kommando der Schraubenfregatte „Radetzky",

die anläßlich einer in Syrien ausgebrochenen Christenverfolgung schleunigst dorthin beordert worden war, bis zu deren im Herbste 1861 erfolgten Abrüstung.

Am 9. November desselben Jahres avancierte er zum Linienschiffskapitän und war dem Marineoberkommando zur Dienstleistung zugewiesen. Im Oktober 1862 zum Kommandanten der Schraubenfregatte „Novara" bestimmt, übernahm er das Kommando dieses Schiffes am 4. November und erhielt hierauf die Weisung, nach Lissa abzugehen, um dort auf Befehl des Kaisers vom Linienschiffskapitän Baron Pöckh das Kommando der nach der Levante bestimmten Flottenabteilung zu übernehmen.

Während der griechischen Ereignisse, welche dem Könige Otto den Thron kosteten, stationierte Tegetthoff mit der „Novara" größtenteils im Pyräus, indes die anderen seinem Kommando unterstellten Schiffe in den griechischen Gewässern zum Schutze der österreichischen Interessen kreuzten. Tegetthoff hatte hier Gelegenheit, die Persönlichkeiten sowie die geheimen Fäden, welche jene Umsturzbewegung geleitet hatten, kennen zu lernen, und seine Berichte an den Erzh. Ferdinand Max, der auch als Thronkandidat ins Auge gefaßt worden war, sind für die Geschichte jener Tage ungemein interessant und belehrend. Sie erzielten auch insofern ein praktisches Resultat, als der kaiserliche Prinz durch das Studium derselben in seinem Vorsatze, die ihm angebotene Königskrone abzulehnen, nur noch bestärkt wurde. Das Lob des Erzherzogs über die Klarheit der Darstellung und die Reichhaltigkeit des Inhaltes war daher auch ein ungemein schmeichelhaftes.

Im November 1863 nach erfolgter Ankunft des neuerwählten Königs Georgios ging Tegetthoff mit der Schraubenfregatte „Schwarzenberg", welche inzwischen die reparatursbedürftige „Novara" abgelöst hatte, auf eine Kreuzung nach den Küsten Syriens und Ägyptens, besuchte die Arbeiten am Suezkanal, über welchen er einen umfassenden, sehr interessanten Bericht einsandte, als anfangs des Jahres 1864 der deutsch-dänische Krieg zum Ausbruch kam. Tegetthoff erhielt die Nachricht hievon auf dem Wege nach Scio durch einen Lloyddampfer, der ihm gleichzeitig einen Befehl überbrachte, aus der unter seinem Kommando stehenden Flottenabteilung eine nach seinem Ermessen genügende Anzahl von Schiffen zu wählen und, nachdem er durch eingeholte Erkundigungen die Überzeugung gewonnen haben würde, daß keine dänischen Kriegs- und Kaperschiffe den Handelsverkehr im Mittelmeere bedrohen, nach dem englischen Kanale zu fahren, die dänischen Kreuzer aufzusuchen und anzugreifen, dänische Handelsschiffe zu kapern und den österreichischen, über-

haupt deutschen Handel mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu schützen. Mit seinem Flaggenschiffe und den Kanonenbooten „Wall" und „Seehund" machte sich Tegetthoff alsbald auf den Weg nach Lissabon, wo ihn die Weisung erwartete, das Gros der inzwischen unter Kontreadmiral Baron Wüllerstorf abgegangenen Eskadre zu erwarten. Als von dieser nach Ablauf von drei Wochen nur die Schraubenfregatte „Radetzky" eingetroffen war, ging er über erhaltenen Befehl mit diesen Schiffen bis Brest weiter. Das andauernd konträre Wetter verzögerte aber in erhöhtem Maße die Ankunft der Eskadre, daher Tegetthoff den Befehl erhielt, nunmehr selbständig weiter vorzugehen und die Blockade der deutschen Häfen durch die Dänen zu brechen.

Ohne Säumen verließ Tegetthoff hierauf Brest, nahm in Texel die preußischen Schiffe, Raddampfer „Adler" und die Kanonenbote „Blitz" und „Basilisk", unter seine Befehle und lief am 4. Mai in die Elbe ein. Die Nachricht, dänische Kriegsschiffe wären bei Helgoland gesehen worden, veranlaßte ihn zu einer mit allen Schiffen des Geschwaders unternommenen Kreuzfahrt, die am 8. Mai beendet wurde. Am 9. Mai morgens wurde in Kuxhaven eingelaufen. Kaum in die Nähe des Ankerplatzes angelangt, kam jedoch Tegetthoff neuerdings die Nachricht zu, daß die Dänen nächst Helgoland gesehen worden seien. Er gab seinen Schiffen sofort den Befehl nicht zu ankern, wendete mit selben gegen Helgoland, bekam gegen Mittag östlich von dieser Insel die zwei dänischen Schraubenfregatten „Niels Juel" und „Jylland" und die Schraubenkorvette „Heimdal" unter dem Kommodore Suenson in Sicht und griff dieselben sofort an. Das fast zweistündige Gefecht hatte zur Folge, daß die dänischen Schiffe die Nordsee verließen und die Blockade der Elbemündung aufgehört hatte.

Tegetthoff hatte das Gefecht, während welchem die „Schwarzenberg" durch den Brand ihres Fockmastes in eine sehr kritische Lage kam, mit solch unerschütterlicher Ruhe und Tapferkeit geführt, daß auch der Feind derselben alle Anerkennung zollte und sein Name in- und außerhalb Österreichs ehrenvoll genannt wurde. Vom Kaiser sofort zum Kontreadmiral ernannt und mit dem Eisernen Kronenorden 2. Klasse ausgezeichnet, nahm Tegetthoff nach dem Gefechte von Helgoland, währenddessen das Gros der kaiserlichen Eskadre im Texel eingetroffen war, noch an der Wegnahme der westfriesischen Inseln teil.

Nach Beendigung des Krieges nach Wien berufen und mit Marinereorganisationsarbeiten betraut, erhielt er im Frühjahr 1865 wieder das Kommando der Eskadre, mit der er nun im Adriatischen Meere und in der Levante kreuzte. In Korfù hatte er Gelegenheit, mit seinem früheren

Gegner, dem dänischen Kommodore Suenson, zusammenzutreffen, und beide Männer waren von dieser persönlichen Bekanntschaft, die zu gegenseitigen Sympathiekundgebungen Veranlassung bot, sehr erfreut.

Nachdem er neuerdings Ägypten und den Suezkanal, über dessen Wichtigkeit für Österreich er sich in einem gediegenen Berichte aussprach, besucht hatte und mit der Eskadre an den Küsten von Syrien und Cypern manövriert hatte, wurde er im Jänner 1866 aus Smyrna nach Pola einberufen, um mit der Fregatte „Schwarzenberg" und Korvette „Erzh. Friedrich" eine Expedition nach Ostasien behufs Abschließung von Handelsverträgen anzutreten, die jedoch, wie schon früher erwähnt, infolge der inzwischen eingetretenen Kriegsaussichten vertagt wurde.

Als Kontreadmiral v. Tegetthoff zufolge Allerhöchster Entschließung vom 9. Mai definitiv zum Kommandanten der operativen Eskadre ernannt worden war, nahmen die Ausrüstungsarbeiten in jeder Richtung einen ungemeinen Aufschwung. Einer seiner ersten Schritte war es, zur Verstärkung der Eskadre die Zuteilung der eben in der Panzerung begriffenen, neuerbauten Panzerfregatten „Erzh. Ferdinand Max" und „Habsburg," welche am 6. Mai von Triest nach Pola abgegangen waren, dann des als minder kriegstüchtig erklärten Linienschiffes „Kaiser" zu beantragen. Gleichzeitig stellte er das Ansuchen, die zur Verwendung an der dalmatinischen Küste bestimmten Schraubenschoner „Kerka" und „Narenta" sowie den Raddampfer „Vulkan" ebenfalls der operativen Eskadre einzuverleiben und dieselben durch gemietete Lloyddampfer zu ersetzen.

In seinem am 16. Mai von der Rhede von Fasana diesbezüglich erstatteten Berichte an das Kriegsministerium, aus dem wir einige Stellen anführen, weil sie am besten Zeugnis geben von der Tatkraft und dem energischen Willen des Admirals sowie von seiner hohen Auffassung der verantwortungsvollen, wichtigen Stellung, zu der ihn das Vertrauen des Allerhöchsten Kriegsherrn berufen hatte, äußerte er sich unter anderem folgendermaßen:

„Noch verfügt die k. k. Eskadre gegenwärtig über sehr geringe Streitkräfte und es wird Wochen dauern, bis alle der operativen Eskadre zugeteilten Schiffe nach und nach aus dem Arsenale auslaufen können, worauf sie erst ihre neuen Mannschaften einzuteilen und zu drillen haben werden; der Moment, in welchem eine kampftüchtige operative Eskadre verfügbar sein wird, liegt daher noch in weiter Ferne, während möglicherweise der Ausbruch der Feindseligkeiten nahe bevorsteht. Vor Mitte Juni kann die Eskadre keineswegs bereit sein. Auch wage ich nicht zu

behaupten, daß es bis dahin möglich sein werde, die Mannschaften notdürftig einzuexerzieren.

Bei dieser Sachlage und bei Erwägung, daß die Eskadre hochwichtige Staatsinteressen, die Ehre ihrer Flagge und den guten Ruf des eigenen Korps zu wahren haben werde, stellt es sich wohl als eine gebieterische Notwendigkeit dar, sie in den Stand zu setzen, um in der zweiten Hälfte des Monats Juni mit Kraft und Energie in den Gang der Kriegsereignisse einzugreifen und durch einen gewichtigen Schlag ihr vielleicht Wochen dauerndes — gewiß aber unverschuldetes — tatenloses Zuwarten glänzend rechtfertigen zu können. Daß die Mannschaften von dem besten Geiste beseelt sind und gewiß als echte österreichische Seeleute kämpfen werden, glaube ich verbürgen zu können."

Tegetthoff stellte sodann den Antrag, unter Zuhilfenahme von Privatunternehmern alle Kräfte anzuspannen, die in Pola liegenden Schiffe „Erzh. Ferdinand Max", „Habsburg", „Kaiser" und „Novara" schleunigst in kampftüchtigen Zustand zu setzen und der operativen Eskadre zuzuweisen. Die beiden erstgenannten könnten binnen 3 bis 4 Wochen gepanzert sein, auch wäre es während dieser Zeit möglich, die beiden Schiffe mit 48pfündern zu armieren; aber auch ohne Armierung und eventuell selbst mit nur zum Teile ausgeführter Panzerung würden sie als Widderschiffe bei einem Angriffe auf den Feind die ausgezeichnetsten Dienste leisten können.

„Wird an diesen vier Schiffen", so schließt der Bericht Tegetthoffs, „mit voller Energie gearbeitet und beschränkt man die Arbeiten auf das unumgänglich Notwendige, so können sie binnen kurzem verwendbar sein und die Eskadre sodann unter Anhoffnung, daß das Kriegsglück sie begleite, die Aufgabe übernehmen, das Adriatische Meer vom Feinde zu säubern". Diesen eingehend motivierten Anträgen wurde auch Folge gegeben und mit Allerhöchster Entschließung vom 23. Mai die Ausrüstung des Linienschiffes „Kaiser" und der Panzerfregatten „Erzh. Ferdinand Max" und „Habsburg" genehmigt; gleichzeitig wurde die Reparatur der Schraubenfregatte „Novara", welche durch einen am 3. Mai am Bord derselben ausgebrochenen Brand für einen Zeitraum von mehreren Wochen kampfunfähig geworden war, angeordnet, dieselbe am 20. Mai durch den Raddampfer „Lucia" nach Triest geschleppt, um dort auf der Privatwerfte Tonnello schleunigst wieder hergestellt zu werden.

Die Arbeitkraft Tegetthoffs während dieser Zeit war eine geradezu Staunen erregende. Auf alles bedacht, war sein persönlicher Einfluß überall fühlbar. Über den Fortgang der Ausrüstungsarbeiten der einzelnen

Schiffe ließ er er sich täglich berichten und sah selbst häufig nach denselben, alle Organe anfeuernd und etwa auftauchende Schwierigkeiten in der ihm eigenen energischen Art aus dem Wege räumend, stets nur das eine Ziel vor Augen behaltend: die ihm unterstehenden Schiffe sobald als möglich auf der Rhede von Fasana zu vereinen, damit dort gleich nach ihrer Ankunft mit den Exerzitien und Scheibenschießübungen begonnen werden könne.

Von seinen Offizieren und den verschiedenen Organen der Marine kräftigst unterstützt, wendete der Admiral alles an, die ihm anvertraute Eskadre nicht nur see- und kampftüchtig zu machen, sondern auch ihre Widerstandskraft mit den zu Gebote stehenden Mitteln nach Möglichkeit zu erhöhen.

So wurden die ungepanzerten Schiffe außenbords in der Sektion des Maschinen- und Kesselraumes, die Fregatten auch auf der Höhe der Stückpforten mit Ketten gepanzert. Wenn auch diese Maßregel, gegenüber den schweren Geschützen des Feindes nur von geringer Wirksamkeit sein konnte, so war sie doch ein ausgezeichnetes Mittel, den Mut der Mannschaften aufrecht zu erhalten, und schon in dieser Beziehung von großem moralischen Wert. Sämtliche Schiffe wurden schwarz angestrichen und die Rauchfänge verschiedenartig bemalt, so daß man jedes einzelne Schiff auf den ersten Blick erkennen konnte, ohne daß es seine Nummer zu hissen brauchte. Diese Maßregel hatte sich in der Folge trefflich bewährt und ausgezeichnete Dienste geleistet.

Um endlich die bedeutend schwächere Schiffsartillerie mit der feindlichen so viel als möglich ins Gleichgewicht zu bringen, wurden, da an die Herbeischaffung stärkerer Kaliber an Bord der Flotte nicht zu denken war, indem die zur Armierung der Panzerschiffe in Bestellung gebrachten Kruppschen Geschütze infolge des von Preußen erlassenen Ausfuhrverbotes nicht zu erlangen waren, die Schiffe, soweit die Vorräte es ermöglichten, mit glatten 48pfündern armiert und am Bord derselben alle Vorbereitungen getroffen, um aus den 48-und 30pfündern glühende Kugeln schießen zu können und so wenigstens halbwegs den schweren Sprenggeschossen des Gegners Ähnliches entgegenzusetzen; ferner wurde gleichfalls zur Erzielung einer größeren Wirkung auf allen Schiffen das konzentrische Feuer eingeführt und geübt.

Ein Hauptaugenmerk Kontreadmirals v. Tegetthoff war auch darauf gerichtet, der k. k. Eskadre stets ein genügendes Kohlenquantum zu sichern. Der große Bedarf an Kohle und der ungenügend vorhandene

Vorrat derselben in Pola und den verschiedenen Kohlenstationen boten ihm wiederholt Veranlassung, beim Kriegsministerium in dieser Beziehung die dringendsten Vorstellungen zu erheben.

„Wenn auch", schrieb er, „Fasana als Operationsbasis bestimmt ist, können dennoch Ereignisse eintreten, welche einen anderen Küstenpunkt der Flotte als Station anweisen. Da außerdem die k. k. Kriegsschiffe zum großen Teile langsame Läufer sind, so ist es schon aus diesem Grunde geboten, nur die beste Kohle zu gebrauchen."

Mit Erlaß vom 19. Mai gab das Kriegsministerium Kontreadmiral v. Tegetthoff bekannt, daß der Vorrat an Steinkohle in den verschiedenen Kohlenstationen in Bälde nachstehende Höhe erreichen werde:

| | | |
|---|---|---|
| Pola . . . . . | 19730 *t* englische, | 3800 *t* inländische Kohle, |
| Venedig . . . | 2.000 „ „ | 1.600 „ „ „ |
| Zara . . . . . | 590 „ „ | 790 „ „ „ |
| Kumbor . . . | 4.090 „ „ | 325 „ „ „ |
| Lissa . . . . . | 4.720 „ „ | 900 „ „ „ |
| Klek . . . . . | 70 „ „ | 50 „ „ „ |
| Summe. . . . | 31.200 *t* englische, | 7.465 *t* inländische Kohle. |

Nachdem die bisher ausgerüsteten Eskadreschiffe mit Kohle versehen worden waren, gab am 9. Juni das Hafenadmiralat von Pola dem k. k. Eskadrekommando bekannt, daß in Pola zur Zeit noch 15.300 *t* englische und 1200 *t* inländische Kohle vorhanden seien.

Kontreadmiral v. Tegetthoff veranlaßte durch Fachleute eine genaue Schätzung dieses Vorrates, welcher insgesamt mit 15.000 *t* festgestellt wurde. Hievon waren zwei Drittel englische, ein Drittel inländische Kohle. Wenn noch 10% für Staub und Grießkohle davon in Abschlag kamen, so waren eigentlich nur ungefähr 13.000 *t* brauchbarer Kohle vorhanden. Dieses Ereignis erschien dem Admiral von so schwerwiegender Bedeutung, daß er am 11. Juni sich abermals an das Kriegsministerium mit der dringenden Bitte um Erhöhung der Kohlenvorräte in den Marinestationen wandte und darauf hinwies, „daß nach vollendeter Ausrüstung der gesamten Flotte der tägliche Bedarf derselben bei Fahrten mit voller Kraft zirka 1100 *t* betrage, demgemäß mindestens 30.000 *t* Kohle verfügbar sein sollten".

Diesen Vorstellungen des Admirals wurde auch Rechnung getragen und noch vor der Kriegserklärung die Vorräte nach Tunlichkeit erhöht. Der außerordentlichen Tätigkeit aller, ganz besonders des damaligen

Kommandanten des k. k. Seearsenals von Pola, Linienschiffskapitäns Alexander Eberan v. Eberhorst, der eine der bedeutendsten Aufgaben des Arsenaldienstes unter den denkbar schwierigsten Verhältnissen vorzüglich zu lösen verstand, war es zu danken, daß bis Ende Mai schon der größere Teil der für die operative Eskadre bestimmten Schiffe see- und kampftüchtig auf der Rhede von Fasana eintraf, zu deren Schutze seit dem 18. täglich eine Fregatte und ein Kanonenboot, vom 30. an noch ein Raddampfer den Inspektionsdienst versahen. Diese Schiffe unterhielten tagsüber stillen Dampf in der Hälfte der Kessel, die Boote waren eingesetzt, um auf das erste Aviso in See gehen zu können. Während der Nacht lag die Fregatte an der Nordwest,- der Raddampfer an der Südosteinfahrt dampfbereit vor Anker, das Kanonenboot kreuzte vor der Insel Brioni auf und ab. Mit Pola stand die Eskadre durch den optischen Telegraphen auf Musil und den elektrischen vom Fort Brioni in Verbindung. Außerdem lag in Pola stets ein Raddampfer für den Depeschendienst bereit.

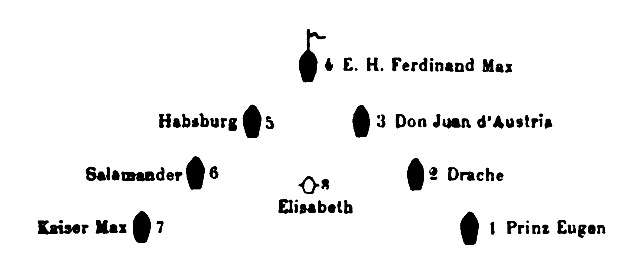
Waren bisher die einzelnen Schiffe, sobald sie auf der Rhede von Fasana erschienen, eifrigst bemüht gewesen, ihre Bemannungen durch Einzelmanöver und Scheibenschießen auszubilden, so nahmen nun die Übungen einen ausgedehnteren Charakter an. Am 5. Juni ordnete Kontreadmiral v. Tegetthoff die Formierung der Eskadre in 3 Divisionen nach Panzerschiffen, schweren Holzschraubenschiffen und Kanonenbooten an, von denen jede einen Raddampfer als Repetiteur erhielt. Die Divisionen selbst waren im vorspringenden Winkel formiert, die drei Winkel in Kielwasserordnung. (Siehe nebenstehende Skizze.)

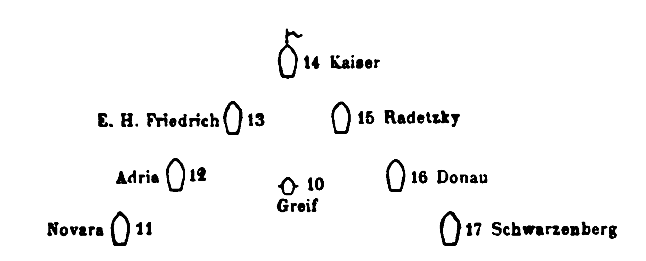
Diese Formierung ward unabänderlich beibehalten; sie bildete eine bequeme, kompakte Marschordnung von nicht zu großer Ausdehnung, bei der die einzelnen Schiffe leicht übersehen sowie Zusammenstöße am besten vermieden werden konnten. Sie eignete sich auch vorzüglich für den Angriff, da sie die ganze verfügbare Macht in einer kompakten Masse in die Aktion brachte und auch Übergänge in andere Formationen mehr als jede andere erleichterte und mit Schnelligkeit ausführen ließ.

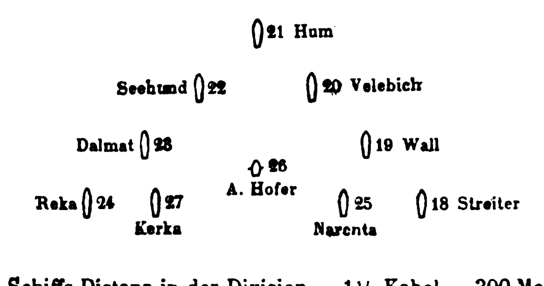
Die Division der Panzerschiffe, die die Spitze der ganzen Aufstellung bildete, hatte die Aufgabe, die feindliche Aufstellung zu durchbrechen und eine Melee auf kürzeste Entfernungen herbeizuführen, da nur in einer solchen die Überlegenheit des Feindes an Panzerschiffen einigermaßen paralysiert und nur in einem Nahkampfe von den zu Gebote stehenden schwachen Kalibern ein Erfolg erwartet werden konnte.

Die Division der größeren Holzschiffe konnte je nach der Aufstellung des Feindes vor Beginn des Kampfes vom Admiral an den rechten oder linken Flügel der ersten Division disponiert werden oder es ihrem Kommandanten überlassen bleiben, je nach den sich ergebenden

9 Stadium




Schiffs-Distanz in der Division = $1\frac{1}{2}$ Kabel = 300 Meter.
Divisions-Distanz = 3 Kabel = 600 Meter.

Umständen im entscheidenden Momente in wirksamer Weise in die Aktion einzugreifen.

Die dritte Division — Kanonenboote — endlich hatte den Auftrag, nach Herbeiführung der Melee sich in drei Gruppen aufzulösen, welche

die größeren Holzschiffe durch Enfilierung ihrer Gegner unterstützen sollten.

Die Schiffe der zweiten und dritten Division mußten sich hiernach immerhin darauf gefaßt machen, den Kampf mit einem gepanzerten Gegner anzunehmen, wie Kontreadmiral v. Tegetthoff überhaupt allen Kommandanten als leitenden Gedanken, als Endsumme aller taktischen Regeln den Nelson'schen Grundsatz einschärfte, „daß nur dann ein Schiff auf seinem Posten sei, wenn es mit einem Gegner Breitseiten wechsle".

Es folgten nun beinahe ununterbrochen taktische Exerzitien in größeren Körpern, bei welchen die Eskadre auch mit dem Gebrauche der am 4. Juni in Wirksamkeit getretenen Signale der neuen Taktik sowie der Colomb'schen Nachtsignale vertraut gemacht und das konzentrische Feuer fleißig geübt wurden.

Am Abend des 21. Juni, als Kontreadmiral v. Tegetthoff durch ein Telegramm des Erzh. Albrecht von dem nahen Beginn der Feindseligkeiten in Kenntnis gesetzt wurde, lagen folgende Schiffe der k. k. Eskadre auf der Rhede von Fasana zunächst und gegenüber der nordwestlichen Einfahrt in 4 Kolonnen vor Anker:

I. Kolonne:

6 Panzerschiffe:

„Erzh. Ferdinand Max", „Don Juan d'Austria", „Kaiser Max", „Prinz Eugen", „Drache", „Salamander".

II. Kolonne:

5 schwere Holzschraubenschiffe:

„Schwarzenberg", „Donau", „Adria", „Radetzky", „Erzh. Friedrich"

III. Kolonne:

7 leichte Holzschraubenschiffe:

„Hum", „Dalmat", „Velebich", „Wall", „Reka", „Streiter", „Narenta".

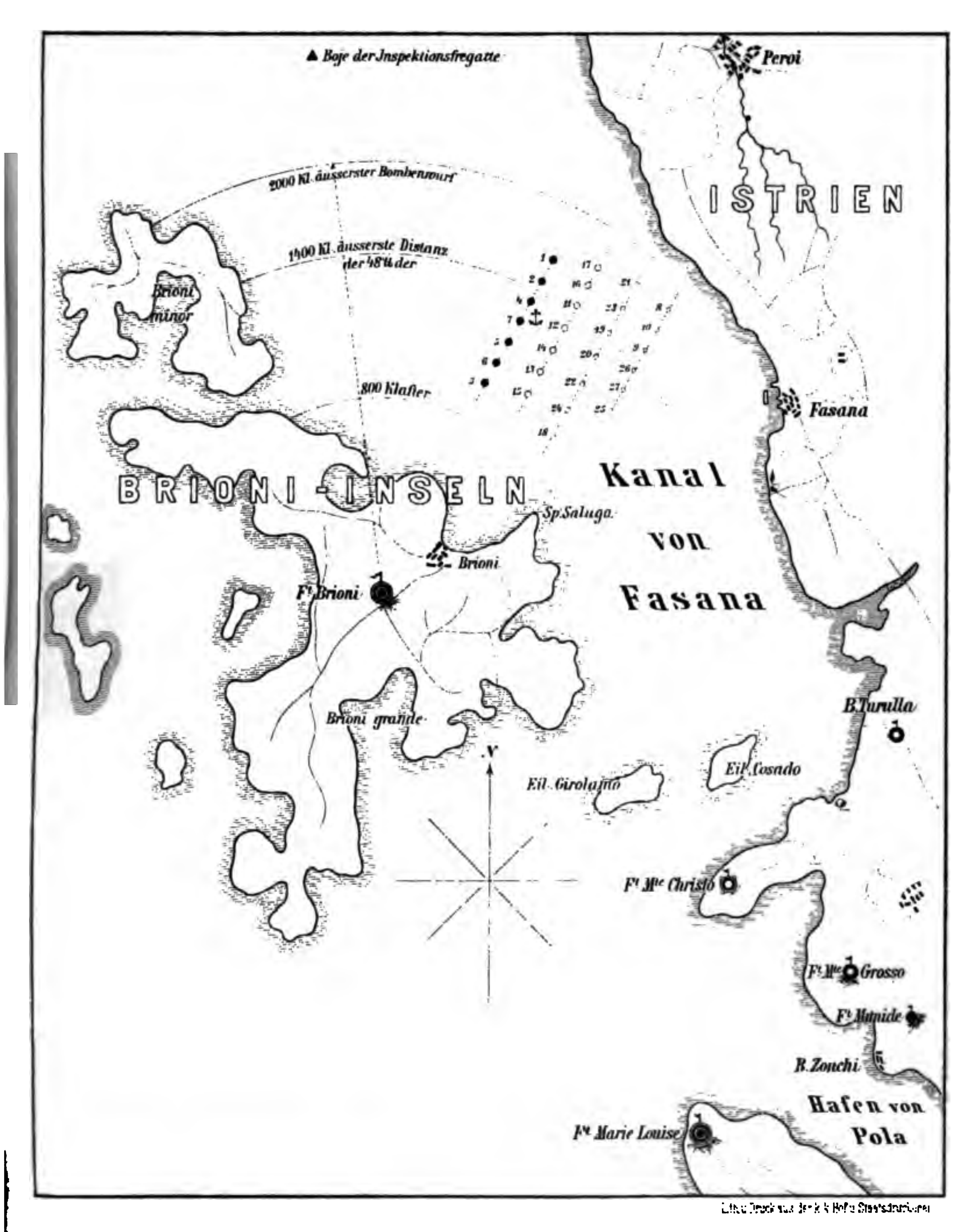
IV. Kolonne:

5 Raddampfer:

„Elisabeth", „Greif", „Stadium", „Andreas Hofer", „Triest".

Es fehlten somit auf den Stand der operativen Eskadre noch: Panzerfregatte „Habsburg". Schraubenlinienschiff „Kaiser", Schrauben-

# Ankerplan der k. k. Flotte im Kanal von Fasana.




Maßstab

Seemeile

| Panzerschiffe: | Schwere Holzschiffe: | Kanonenboote: | Raddampfer: |
|---|---|---|---|
| 1. Prinz Eugen | 11. Novara | 18. Streiter | 8. Elisabeth |
| 2. Drache | 12. Adria | 19. Wall | 9. Stadium |
| 3. Don Juan | 13. Friedrich | 20. Velebich | 10. Greif |
| 4. EH. Ferdinand Max | 14. Kaiser | 21. Hum | 26. Andreas Hofer |
| 5. Habsburg | 15. Radetzky | 22. Seehund | 27. Kerka |
| 6. Salamander | 16. Donau | 23. Dalmat | 25. Narenta |
| 7. Kaiser Max | 17. Schwarzenberg | 24. Reka | |

II.

fregatte „Novara“, Schraubenkanonenboot „Seehund“, Schraubenschoner „Kerka“ und die Raddampfer „Sta. Lucia“ und „Vulkan“. Linienschiff „Kaiser“ und Kanonenboot „Seehund“ liefen indes noch am 25. zur Eskadre auf die Rhede ein.

Von den ausgerüsteten Schiffen befand sich zwar Panzerfregatte „Salamander“ erst seit 10, „Don Juan d'Austria“ seit 6, „Erzh. Ferdinand Max“ gar erst seit 2 Tagen bei der Eskadre und nahezu die Hälfte der übrigen Eskadreschiffe zählte kaum 4 Wochen Ausrüstungszeit; doch war der Zustand der Flotte ein immerhin befriedigender, namentlich was den Geist der Equipagen anbelangt, die, gestärkt durch das Bewußtsein des bisher Geleisteten, mit Zuversicht in die Zukunft sahen und mit unbedingtem enthusiastischen Vertrauen auf den Helden blickten, der berufen war, sie in den Kampf zu führen.

Wir glauben an dieser Stelle eine kurze Schilderung der Rhede von Fasana, dieses Sammelplatzes der größten österreichischen Eskadre, welche jemals die Adria gesehen, geben zu sollen. (Siehe Karte I.)

Nordwärts vor der Einfahrt in den Hafen von Pola liegt die Gruppe der Brioniinseln, aus zwei größeren Eilanden Brioni grande und Brioni minor sowie aus mehreren Klippen bestehend, die sich seewärts des ersteren wenig über das Meeresniveau erheben. Beide Inseln sind hügelig und meist mit Gestrüpp bedeckt. Nur Brioni grande ist bewohnt und besitzt ein mit 48pfündern und Mörsern armiertes Fort, welches den höchsten Punkt desselben (zirka 45 *m*) krönt; unter dem nordöstlichen Abhange desselben liegen am Ufer einer schmalen Bucht einige Häuser, die den Ort Brioni bilden.

Das gegenüberliegende istrianische Festland steigt vom Strande aus allmählich gegen Osten an, bis zu den Höhen, welche die Ortschaft Dignano, an der Straße Pola—Pisino—Triest gelegen, tragen. Steinmauern durchziehen das spärlich mit Rebengeländen und Olivenbäumen kultivierte Terrain. Am Ufer des Kanales, welcher durch die Brioniinseln und dem Festlande gebildet wird, liegt — beiläufig in dessen Längenmitte — das Dorf Fasana, nach welchem dieser sowie die Rhede benannt ist.

Von Süden kommend, hat man drei schmale Einfahrten zur Rhede vor sich, die durch zwei kleine Felseneilande — S. Girolamo und Cosada — gebildet werden. Die dem Festlande zunächst liegende Einfahrt ist durch eine Barre von nur 6 *m* Tiefe für größere Schiffe gesperrt, während die zwischen den Inseln Brioni und S. Girolamo gelegene breitere Passage für Schiffe jeder Größe fahrbar ist.

Die schmale Durchfahrt zwischen den Eilanden S. Girolamo und Cosada vermittelt die kürzeste Verbindung zwischen Fasana und Pola, zwingt jedoch durch die nordwärts vorliegende Bank Cosada von nicht unbeträchtlicher Ausdehnung und nur 4·5 *m* Wassertiefe zur äußersten Vorsicht.

Von dieser Untiefe aus nimmt der Kanal bis auf die Höhe des Ortes Fasana eine nordnordwestliche Richtung an. Seine geringste Breite zwischen der Spitze Saluga (Brioni) und Fasana beträgt zirka 1 Seemeile. Nördlich von Fasana verfolgt er, sich erweiternd, eine mehr nordwestliche Richtung und erreicht an seinem nördlichen Ende eine Breite von beiläufig 1·8 Seemeilen.

Wie aus der beiliegenden Karte zu ersehen ist, liegt die Rhede von Fasana gegen Wind und Seegang aus Nordwest offen, doch ihr wesentlichster Nachteil ist die ungünstige Beschaffenheit des Ankergrundes, der durchaus felsig ist und nur in der nördlichen Hälfte des Kanales größere Schlammbänke aufweist, welche eine sichere Verankerung ermöglichen.

Um diesem Übelstande in etwas abzuhelfen, wurden, soweit es Zeit und Mittel gestatteten, durch das Seearsenal in Pola für die zwei größten Panzerschiffe und für das jeweilige Inspektionsschiff an der nördlichen Einfahrt zur Rhede von Fasana Vertäubojen ausgelegt.

Kontreadmiral v. Tegetthoff bestimmte den nördlichen Teil des Kanales von Fasana zum Ankerplatze der Eskadre. Diese hatte sich, sowie die Schiffe sich allmählich einfanden, in vier parallelen Linien je nach der Divisionseinteilung und Gattung der Schiffe zu verankern, und zwar derart, daß die Intervalle der einen Linie jene der anderen deckten.

Die Panzerschiffe bildeten die äußerste Linie seewärts gegenüber der Nordwesteinfahrt; es folgte sodann die Linie der ungepanzerten Breitseitenschiffe, hierauf jene der Kanonenboote, endlich jene der Raddampfer.

Diese Aufstellung bot hauptsächlich den Vorteil, die Schiffe an jener Einfahrt des Kanales vereint zu halten, welche für ein augenblickliches, möglichst gleichzeitiges „In See gehen“ das weiteste und klarste Fahrwasser besaß.

Fort Brioni lag hoch genug, um eine bedeutende Fernsicht zu bieten; bei Nacht konnten die Einfahrten im Norden und Süden durch geeignete leichte Schiffe und durch Rundenboote genügend überwacht werden, während Vedetteschiffe in See kreuzten.

Wie man aus dieser kurzen Schilderung der Rhede von Fasana entnehmen kann, entsprach sie als Operationsbasis weder in nautischer

noch in militärischer Beziehung den strengen Anforderungen, welche man an eine solche zu stellen berechtigt ist; indes man mußte mit den gegebenen Verhältnissen und Mitteln rechnen. Ein nicht zu unterschätzender Vorteil lag aber darin, daß sie wegen ihrer unmittelbaren Nähe zum Hauptkriegshafen Pola die rasche Benützung aller jener Hilfsquellen gestattete, über welche dieser gebot.

Es erübrigt uns jetzt noch, der Vollständigkeit halber der zur Sicherung von Istrien und Dalmatien getroffenen Maßregeln zu erwähnen, soweit die k. k. Marine daran beteiligt war.

In Pola (Hafenadmiral und Festungskommandant Vizeadmiral Baron Bourguignon) lag Raddampfer „Hentzi" (4 Geschütze, Linienschiffsfähnrich Rudolf Ritter v. Jedina) zur Bestreitung des Hafenwachdienstes und für den Material- und Truppentransport zwischen den Forts. Seine geringe Fahrtgeschwindigkeit machte noch die Miete des Lloyddampfers „Francesco Carlo" notwendig, der dem Hafenadmiralate am 1. Juni zur Verfügung gestellt ward. Segelschoner „Saida" (8 Geschütze, Fregattenkapitän Zamboni) versah seit 23. Mai den Hafenwachdienst in Veruda; die bisher daselbst stationierte Kanonierschaluppe dagegen ward nach Pola einberufen und abgerüstet.

Die Festungswerke von Pola waren gegen Ende Juni in vollkommenem Verteidigungszustande und mit 510 Geschützen armiert. Die Besatzung von Pola bestand aus 4003 Mann und wurden dem Festungskommando wegen Unzulänglichkeit der Artilleriemannschaft von den überzähligen Leuten des Matrosenkorps 572 Mann zum Küstenartilleriedienste zugewiesen. Die Hafeneinfahrt war anfangs Juli durch ein Seeminennetz geschlossen worden. Die im Hafen liegende Segelfregatte „Bellona" (35 Geschütze, Fregattenkapitän v. Pauer) unterhielt an der Hafenmündung unausgesetzt ein bemanntes Boot, das den einlaufenden Schiffen als Lotsenboot zu dienen hatte.

Dalmatien (Gouverneur und kommandierender General FML. Baron Fr. Philippovich) war in dem bevorstehenden Kriege die Rolle der passiven Verteidigung zugewiesen.

Die zur Verwendung an der Küste bestimmten Schiffe lagen in folgenden Stationen:

in der Bai von Cattaro: Raddampfer „Curtatone" (4 Geschütze, Korvettenkapitän Julius Daufalik),

in der Bai von Topla: Schraubenkanonenboot „Grille" (4 Geschütze Linienschiffsleutnant Hoschek, später Hassenpflug),

in Castelnuovo: Schraubenkanonenboot „Gemse" (4 Geschütze, Linienschiffsleutnant Rödiger),

in Gravosa: Schraubenkanonenboot „Sansego" (4 Geschütze, Linienschiffsleutnant Buchta),

in Zara: Raddampfer „Fiume" (2 Geschütze, Linienschiffsleutnant Poosch) sowie der gemietete Lloyddampfer „Venezia" (militärischer Kommandant Linienschiffsfähnrich Ferd. Giberti),

in Lissa: der gemietete Lloyddampfer „Egitto" (militärischer Kommandant Linienschiffsleutnant Stratti),

in Cattaro: der gemietete Lloyddampfer „Vulcano" (militärischer Kommandant Linienschiffsleutnant Czeike).

Die Minenlegung und Barrikadierung der Häfen von Lissa und Cattaro war zwar beabsichtigt, gelangte jedoch nicht mehr zur Ausführung.

Bis zur erfolgten Kriegserklärung ward keine den Verkehr der Handelsschiffe hindernde Maßregel getroffen, das Einlaufen italienischer Kriegsschiffe in österreichische Häfen jedoch grundsätzlich nicht mehr gestattet. Pola als Kriegshafen blieb feindlichen Handelsschiffen, den Fall erwiesener Relache forçeè ausgenommen, gesperrt; in den übrigen Häfen waren Handelsschiffe und alle Dampfer tagsüber nur dann zum Einlaufen befugt, wenn ihnen von Seite des Hafenamtes die Pratica erteilt wurde. [1])

---

[1]) In Ausführung der den Schutz des Handels zur See in Kriegszeiten regelnden Deklaration des Pariser Friedenskongresses vom 16. April 1856 ordnete eine kaiserliche Verordnung vom 13. Mai 1866 an, daß feindliche Handelsschiffe — vorausgesetzt, daß selbe weder Kriegskontrebande führen noch eine rechtsverbindliche Blockade brechen — von k. k. Kriegsschiffen dann nicht aufzubringen seien, wenn der feindliche Staat, dem sie angehören, österreichischen Schiffen gegenüber die Gegenseitigkeit beobachtet. Italien hatte durch seine Gesetzgebung diese zugestanden, Preußen erklärte dieselbe durch das Gesetz vom 19. Mai 1866, es war daher der freie Verkehr aller Handelsschiffe nicht gehemmt.

# 3. Kapitel.

**Kommandoübernahme des Admirals Persano über die italienische Flotte auf der Rhede von Tarent. — Tagesbefehl an die Flotte. — Briefwechsel des Admirals mit dem Marineminister. — Instruktionen für den Admiral. — Einteilung der Flotte und Instruktionen für dieselbe. — Kriegserklärung an Österreich. — Nachtinstruktionen. — Abfahrt der Flotte nach Ancona.**

Admiral Persano übernahm am 16. Mai zu Tarent den Oberbefehl über die neu zu bildende Operationsflotte und hißte seine Flagge am Bord der Panzerfregatte „Rè d'Italia". Außer dieser lagen auf der Rhede noch vor Anker die Panzerfregatten „Principe di Carignano", „San Martino", „Maria Pia", das Panzerkanonenboot „Palestro", die Schraubenfregatte „Gaëta" und der Radaviso „Messaggiere", welche bis jetzt das Evolutionsgeschwader unter Kontreadmiral Vacca gebildet hatten, während die Panzerkorvetten „Terribile" und „Formidabile", die Raddampfkorvette „Ettore Fieramosca", das Schraubenkanonenboot „Confienza" und der Radremorqueur „Calatafimi" sich im Hafen von Ancona befanden. Noch am selben Tage erließ er folgenden Tagesbefehl an die Flotte:

„Admirale, Kommandanten, Offiziere, Matrosen und Soldaten!

Das bis jetzt unter dem Kommando des Kontreadmirals Vacca bestehende Evolutionsgeschwader wird zufolge hohen Befehls Seiner Exzellenz des Ministers der Marine vom 8. d. M. aus Dienstesrücksichten mit heutigem Tage aufgelöst.

An dessen Stelle tritt eine Eskadre, welche die Bezeichnung „Operationsflotte" führen wird. Seine Majestät der König geruhte, mich zum Oberkommandanten derselben zu ernennen. Ich kann nicht unterlassen, es hier auszusprechen, daß es meine angenehmste Hoffnung ist, diesem hohen Vertrauen auch würdig zu entsprechen, und, wenn ich einen Blick auf die ausgezeichneten Bemannungen werfe, welche ich zu kommandieren die Ehre habe, wenn ich an die heilige Sache denke, die wir verfechten, an die Gefühle, welche heute jedes italienische Herz bewegen, glaube ich, ohne in Vermessenheit zu geraten, annehmen zu dürfen, daß sich diese Hoffnung in Gewißheit verwandeln werde.

Gott bestärke mich in dieser Prophezeiung, so wie ich überzeugt bin, daß keiner von uns in diesem Wunsche zurückbleiben wird!

Die Flotte wird in 3 Divisionen eingeteilt, wie folgt:

1. Schlachteskadre (Squadra di battaglia) unter dem unmittelbaren Befehl des Admiralen en chef, bestehend aus den Schiffen:

Panzerfregatte: „Rè d'Italia" (Flaggenschiff),
" „Rè di Portogallo",
" „San Martino",
" „Ancona",
" „Maria Pia",
" „Castelfidardo",
Turmschiff: „Affondatore",
Radaviso: „Messaggiere".

2. Unterstützungseskadre (Squadra sussidiaria) unter dem Kommando des Vizeadmirals Conte Albini; (Stabschef: Linienschiffskapitän Marquis Paulucci), bestehend aus den Schiffen:

Schraubenfregatte: „Maria Adelaide" (Flaggenschiff),
" „Duca di Genova",
" „Vittorio Emanuele",
" „Gaëta",
" „Principe Umberto",
" „Carlo Alberto",
" „Garibaldi",
Schraubenkorvette: „Principessa Clotilde",
" „Etna",
" „San Giovanni",
Raddampfkorvette: „Guiscardo".

3. Belagerungseskadre (Squadra d'assedio) unter dem Kommando des Kontreadmirals Vacca; (Stabschef: Fregattenkapitän Bucchia), bestehend aus den Schiffen:

Panzerfregatte: „Principe di Carignano" (Flaggenschiff),
Panzerkorvette: „Terribile",
" „Formidabile",
Panzerkanonenboot: „Palestro",
" „Varese",
Radaviso: „Esploratore".

4. Flottille, bestehend aus den Schiffen:
Schraubenkanonenboot: „Montebello“,
„ „Vinzaglio“,
„ „Confienza“,
Radaviso: „Sirena“,
Transportdampfer: „Washington“,
„ „Indipendenza“.

Flottenstab:

Stabschef: Linienschiffskapitän Commendatore d'Amico,
Souschef: Fregattenkapitän Cavaliere del Santo,
1. Flaggenadjutant: Linienschiffsleutnant Conte di Persano,
2. „ Linienschiffs-Unterleutnant Casanova,
1. Eskadreoffizier: Linienschiffsleutnant Pozzani,
2. „ Linienschiffs-Unterleutnant de Luca,
Sanitätschef: Marine-Oberstabsarzt Commendatore Verde.
Eskadrekommissär: Marinekommissär 1. Klasse Cavaliere Pagano.[1])

Indem ich dies zu Eurer Kenntnis bringe, habe ich nicht erst nötig, Euch von der Anhänglichkeit an den König und das Vaterland noch von dem italienischen National- und Unabhängigkeitsgefühl zu sprechen, denn all dies ist Euch eigen; doch kann ich nicht umhin, jedermann, sei er Vorgesetzter oder Untergebener, dringend ans Herz zu legen, in dem ihm zukommenden Wirkungskreise den größten Eifer an den Tag zu legen, die absoluteste Aufopferung für den Dienst und den besten Willen die militärische Ausbildung ihrem ganzen Umfange nach durchzuführen, ohne welche — ich muß Euch dies sagen — es eine eitle Hoffnung wäre, die Ehre des dreifarbigen Banners, des Stolzes Italiens, aufrecht zu erhalten.

Laßt uns daher von diesem Augenblicke an ans Werk gehen und die Mühen nicht scheuen, sondern dieselben mit Hinblick auf die heilige Sache frohen und heiteren Mutes ertragen. Ein Hoch der italienischen Marine, ein Hoch Euch Braven, die ihr als die ersten berufen seid, ihre Ehre unversehrt zu bewahren!

Conte di Persano m. p.“

---

[1]) Dem Flottenstabe waren ferner noch zugeteilt der Kammerdeputierte Pier Carlo Boggio, welchen Admiral Persano in der Eigenschaft eines Berichterstatters und künftigen Historiographen zu sich an Bord genommen hatte, wohl auch mit der Nebenabsicht, an ihm seinerzeit eine parlamentarische Stütze zu finden; endlich befand sich noch an Bord des „Rè d'Italia“ der Marinemaler Cavaliere Alessandro Caffi, dem die Aufgabe zugeteilt war, die hervorragendsten Momente der bevorstehenden Kampagne zu verewigen.

Nach und nach langten die Schiffe der Flotte aus den verschiedenen Häfen auf der Rhede von Tarent an: am 19. Mai die Panzerfregatte „Castelfidardo“; am 21. der Transportdampfer „Indipendenza“; am 23. Mai die Panzerfregatte „Ancona“; am 26. die Raddampfkorvette „Guiscardo“; am 3. Juni das Panzerkanonenboot „Varese“; am 7. Juni Vizeadmiral Albini mit den Schraubenfregatten „Maria Adelaide“ und „Duca di Genova“; am 9. die Schraubenkorvette „Etna“; am 10. die Panzerfregatte „Rè di Portogallo“; am 15. die Schraubenfregatte „Garibaldi“.

Schon nach wenigen Tagen teilte Admiral Persano mittels eines Berichtes dem Marineminister Generalleutnant Angioletti den Eindruck seiner Wahrnehmungen über den Zustand und die Schlagfertigkeit der unter seiner Flagge vereinten Schiffe mit. Dieses Schriftstück ist so bezeichnend für die Schreibweise wie für den Charakter des Admirals, zu dessen stärkster Seite es, wie wir später sehen werden, nicht gehörte, eine gewisse schöpferische Tätigkeit zu entfalten, Schwierigkeiten zu bewältigen sowie das Selbstgefühl seiner Untergebenen zu heben, daß wir dasselbe hier in wörtlicher Übersetzung wiedergeben.

Operationsflotte. Rhede von Tarent, 21. Mai 1866.

An Seine Exzellenz den Marineminister in

Florenz.

Exzellenz!

„Ich sehe mich gezwungen, Euer Exzellenz hiemit die Anzeige zu erstatten, daß die sukzessive zur Operationsflotte auf der hiesigen Rhede stoßenden Schiffe nicht mit vollzähligen Bemannungen, die Unteroffiziere nicht auf den vorgeschriebenen Stand und, was noch wichtiger, ohne die nötige Anzahl von Matrosenkanonieren, welche gegenwärtig infolge der neuen gezogenen Geschütze mehr als je notwendig sind, eintreffen und dies zu einem Zeitpunkte, wo die Feindseligkeiten von einem Augenblicke zum anderen ausbrechen können.

Dieser Zustand flößt mir schwere Besorgnisse ein. Es wird wenigstens einen Monat Zeit brauchen, um dieselben auf einen halbwegs erträglichen Punkt zu bringen. Helfen mir daher Euer Exzellenz, ich bitte dringendst um Ihre Unterstützung. (Mi ajuti, Eccellenza, ne la supplico caldamente).

Die Chefs der Marinedepartements mögen sich davon überzeugen, daß alles nur dem einen Zwecke aufgeopfert werde, die Flotte, welche zu kämpfen berufen ist, zu stärken. Hiezu verwende man alle Tauglichen,

keiner von ihnen werde verschont. Die Rekruten mögen am Lande bleiben, wo sie leichter ihre militärische Ausbildung erhalten können als am Bord, und erst dann eingeschifft werden, wenn sie die nötige Abrichtung vorüber haben; zu Arsenals- und ähnlichen Diensten behalte man die Schwächeren und Ungeschickteren zurück. Zu Unteroffizieren mache man, wenn anders nicht geholfen werden könnte, noch der Dienstpflicht unterstehende Merkantilkapitäne, was immerhin besser sein wird, als ganz ohne solche zu sein, da sie doch die Seele des inneren Dienstes bilden.

Die Schiffe sollen sofort nach ihrer Ausrüstung sich vor allem die Ausbildung der Leute im Geschützexerzieren angelegen sein lassen und dieselbe während der Reise ohne Unterlaß fortsetzen.

Ich bitte um die Befugnis, denjenigen Kommandanten, welcher einen Monat nach Ankunft bei der Flotte sein Schiff nicht in einen vollkommen kampffähigen Zustand mit jener militärischen Ausbildung der Mannschaft, welche in einem so kurzen Zeitraume erreicht werden kann, zu versetzen im stande ist, des Kommandos entheben zu können.

Für außerordentliche Zeiten gehören außerordentliche Mittel, ohne welche ich sonst nur für persönliche Tapferkeit einstehen könnte, und es würde sich bei uns das Gleiche wie auf den Schiffen der französischen Republik und des Kaiserreiches ereignen, welche mit Hochrufen auf die Republik oder das Kaiserreich untergingen, während England die Herrschaft auf den Meeren behauptete."

C. di Persano m. p.

Mit diesem Bericht, der einen geringen Grad von Selbstvertrauen erkennen läßt, schoß Admiral Persano wohl über das Ziel hinaus. So gewiß es ist, daß es seine erste und vornehmste Pflicht bilden mußte, für die Schlagfertigkeit der ihm unterstehenden Flotte Sorge zu tragen und nichts zu unterlassen, um dieselbe mit allen zu Gebote stehenden Mitteln in der kürzesten Zeit auf die möglichst erreichbare Höhe zu bringen, ebenso sicher ist es aber auch, daß er sich in in diesem Berichte von seinem Temperamente zu weit hinreißen ließ und den bestehenden Verhältnissen keine Rechnung trug. Das Verlangen, bei Übernahme der Flotte die Schiffe, welche fast durchgehends nur wenige Tage Ausrüstungszeit hinter sich hatten, in vollkommener Ordnung, den Bemannungsstand derselben in genauer Übereinstimmung mit den Bemannungslisten, sowie die Leute schon gedrillt zu finden, war ein unbilliges, einfach unmögliches.

Wem sonst als ihm, dem früheren Marineminister, sollte es nicht bekannt gewesen sein, daß für eine allgemeine Ausrüstung der Marine, wie sie die gegenwärtige war, die benötigte Anzahl von Unteroffizieren

sowie absolvierten Matrosenkanonieren bei den Depots nicht vorhanden sein konnte, insbesondere was die letzteren anbelangt, da die Institution des Artillerieschulschiffes zur Heranziehung derselben erst seit kurzem eingeführt worden war? Woher sollten die Departementschefs bei dem gänzlich unvermittelten Übergange vom Friedens- zum Kriegsstande auf einmal die volle Zahl der benötigten Unteroffiziere und älteren Leute hernehmen, von denen die meisten mit unbestimmtem Urlaub auf Handelsschiffen in der Welt herumfuhren und der Einberufungsordre nicht sogleich nachzukommen vermochten? Auch der italienischen Marine war so gut wie der österreichischen die allgemeine Mobilisierungsordre mit Rücksicht auf ihre Stärke etwas spät zugekommen und es ließ sich deshalb nur durch Abkürzung des Lehrkurses auf dem Artillerieschulschiffe sowie durch die nach und nach einrückenden Reservemänner dem Mißverhältnisse in der Dotierung der Schiffe mit Unteroffizieren und artilleristisch qualifizierten Leuten abhelfen. Es erklärt sich auch auf diese Art, weshalb einige der zur Flotte stoßenden Schiffe nicht ihren vollen Bemannungsstand aufzuweisen hatten, da ihnen der noch fehlende Rest später nachgeschickt werden sollte, und ebenso begreiflich ist es, daß man sich notwendigerweise mit einer teilweisen Verwendung von Rekruten behelfen mußte.

Diese Übelstände trafen aber auch und in noch erhöhtem Maße den Gegner und, sich durch den anfänglich wenig kriegsmäßigen Zustand seiner Schiffe gleich im vorhinein so entmutigen zu lassen und ein so geringes Selbstvertrauen an den Tag zu legen, zeigte, daß Admiral Persano nicht der richtige Mann auf seinem Posten und trotz der hohen Würde, die er bekleidete, seiner Aufgabe keineswegs gewachsen war. Dieselbe bestand ja zum großen Teile mit darin, die einmal vorhandenen Schwierigkeiten mit den zu Gebote stehenden eigenen Mitteln zu bewältigen, alles zur größtmöglichsten Tätigkeit und Hingebung anzuspornen sowie an Auskunftsmitteln nicht verlegen zu sein, um so die Flotte in einer relativ kurzen Zeit auf einen höheren Grad der Schlagfertigkeit zu bringen. Was den Mangel an Unteroffizieren und Matrosenkanonieren anbelangt, so konnten durch Überschiffungen zwischen den einzelnen Schiffen die größten Lücken ausgeglichen und vorerst wenigstens die schweren Schlachtschiffe kampffähig gemacht werden, während man bei den anderen sich vorläufig mit der Beförderung derjenigen, die sich inzwischen als geschickt und brauchbar erweisen würden, behelfen mußte.

In diesem Sinne erfolgte auch die Erledigung des Berichtes durch das Marineministerium, welcher der Minister noch folgendes Reservatschreiben für den Admiral beischloß:

Florenz, 25. Mai 1866.

Der Marineminister an den Admiral Persano.

Exzellenz!

„Dem offiziellen Dienstschreiben, mit welchem der dortige Bericht vom 21. d. M. seine Erledigung findet, schließe ich noch dieses Reservatschreiben bei, um Euer Exzellenz zu versichern, daß von Seite des Ministeriums und der Departements alles Menschenmögliche aufgeboten wird, damit die Ausrüstung der Schiffe, die sich nach und nach unter ihre Befehle stellen werden, eine solche sei, daß den Bedürfnissen des Dienstes entsprochen wird.

Es ist mir bekannt, daß die Ausbildung der Leute nicht bei allen eine gleich gute ist sowie daß noch Unteroffiziere auf den vorgeschriebenen Stand fehlen, aber von diesen Übelständen, Admiral, sind wir nicht allein betroffen.

Ohne von unserer Armee, die keineswegs ihre Bataillone, Schwadronen und Batterien auf dem vorschriftsmäßigen Stand hat, zu reden, kann ich Euer Exzellenz versichern, daß die Österreicher sich in einer noch schlechteren Lage befinden als wir; wenn es sich darum handelt, die Ausrüstungen zu verdoppeln, zu verdreifachen, kann eben nicht alles wie am Schnürchen gehen. Es gereicht mir immerhin zur Genugtuung, daß unsere Marine wenigstens aus zwei wohltätigen Quellen, der permanenten Übungseskadre und dem Artillerieschulschiffe, vorzügliche Elemente an sich ziehen konnte, die ihr hoffentlich jetzt von großem Nutzen sein werden, um so mehr als sie, wie ich glaube, in einem gerechten Verhältnisse auf die verschiedenen Schiffe verteilt werden, damit alle derselben wenigstens einen Teil gut abgerichteter Leute an Bord haben. Dem Mangel an Unteroffizieren in den verschiedenen Spezialitäten muß man durch Beförderungen der Verdienstvollen abzuhelfen trachten.

Anbelangend die Art und Weise, wie der Geist und die Ausbildung unserer Mannschaften auf eine höhere Stufe gebracht werden solle, überlasse ich dies zwar der hohen Einsicht Eurer Exzellenz, kann aber doch nicht umhin, hier die Bemerkung zu machen, daß es meiner Meinung nach nicht das beste Mittel ist, eine außerordentliche Strenge, die von manchen für Terrorismus angesehen wird, zu entwickeln, um die Ausbildung zu beschleunigen sowie die militärischen und moralischen Eigenschaften von Offizieren und Mannschaften zu heben. Ich bin innerhalb gewisser und gerechter Einschränkungen ein Freund der Strenge,

aber in Verbindung mit der Strenge bin ich auch für das Hervorrufen eines edlen Wetteifers und für die Anregung des militärischen Geistes, der in unseren Offizieren und Mannschaften ein äußerst lebhafter ist.

Ich gebe mich daher der Hoffnung hin, daß Euer Exzellenz mit der Regierung Seiner Majestät und mit den ausgezeichneten Führern der Armee jenes Gefühl des Selbstvertrauens teilen werden, welches außer der Heiligkeit unserer Sache der unbestrittenen Tatsache entspringt, daß unsere materiellen wie moralischen Kräfte sowohl zu Lande als zur See unserem Feinde überlegen sind, den wir ohne Selbstüberhebung und ohne unbedachte Handlungen, vielmehr mit aller Ruhe und Kaltblütigkeit für immer heimschicken wollen.“

Angioletti m. p.

Der Marineminister wies gleichzeitig die unterstehenden Departementschefs nochmals an, alles aufzubieten, damit den Bedürfnissen der für die Operationsflotte bestimmten Schiffe nach jeder Richtung hin entsprochen werden könne, ordnete die Abkürzung des Instruktionskurses auf dem Artillerieschulschiffe an sowie die schleunigste Absendung der bereits hiezu qualifizierten Matrosenkanoniere, die strengste Inanspruchnahme aller bei der Handelsmarine dienenden, im Inlande befindlichen Reservemänner und ließ es von dieser Seite an nichts fehlen, was die Schlagfertigkeit der Flotte beschleunigen und erhöhen konnte.

Alle diese Maßnahmen genügten indes Admiral Persano noch immer nicht und derselbe fuhr fort, beim Ministerium Klagen zu führen und neue Verlangen zu stellen, bald über die Monturen, über die Kriegsmunition, die Sanitätsrequisiten, sogar über den Mangel guter Fernrohre; er verlangte mehr Maschinisten, Ärzte, Seekadetten u. s. w., so daß man fast zur Annahme verleitet werden könnte, die italienische Marine hätte in Bezug auf ihr Ausrüstungsmaterial in gar keiner Weise vorgesorgt gehabt, eine Annahme, die aber der Wirklichkeit durchaus nicht entspricht; nichtsdestoweniger wurde allen nur einigermaßen gerechtfertigten und erfüllbaren Wünschen des Admirals in kürzester Zeit Rechnung getragen.

Inzwischen trieben die politischen Verhältnisse ihrem Höhepunkte zu und am 10. Juni erhielt der kommandierende Admiral durch einen Kurier das folgende vom 8. datierte ministerielle Schreiben, in welchem ihm die allgemeinen Verhaltungsmaßregeln bekanntgegeben wurden, nach denen er sich beim Beginn der Feindseligkeiten zu richten hatte:

Nr. 1014. Florenz, 8. Juni 1866.

Exzellenz!

„In steter Erwartung der Kriegserklärung, von welcher man Euer Exzellenz rechtzeitig in Kenntnis zu setzen nicht verfehlen wird, damit sofort von Seite Italiens die Feindseligkeiten eröffnet werden können, halte ich es inzwischen für zweckmäßig, die nachstehenden Verhaltungsmaßregeln festzusetzen, nach denen sich Eure Exzellenz zu richten haben werden:

1. Das Adriatische Meer ist von den feindlichen Kriegsschiffen zu säubern; dieselben sind anzugreifen oder zu blockieren, wo immer sie sich befinden.

2. Triest ist zu verschonen, vorausgesetzt, daß sich dort keine Kriegsschiffe befinden, in welchem Falle sonst Triest wie jeder andere Punkt der Küste zu betrachten und zu behandeln ist.

Auch Venedig ist insolange zu verschonen, als nicht ein Angriff auf dasselbe eigens anbefohlen wird.

3. Die Operationsbasis ist in Ancona zu nehmen, wohin alle für Euere Exzellenz bestimmten Rapporte zu senden sind und wo Euere Exzellenz auch die letzten Befehle aus dem Hauptquartiere Seiner Majestät erhalten werden.

4. Die feindliche Handelsmarine sowie jene der Neutralen sind nach den bestehenden Grundsätzen des Gesetzbuches für die italienische Handelsmarine zu behandeln.

5. Die Eröffnung der Feindseligkeiten wird Eurer Exzellenz mittels eines chiffrierten Telegrammes bekanntgegeben werden, welches Telegramm Chiffre für Chiffre zu wiederholen ist; der Befehl zum Auslaufen der Flotte jedoch wird mittels eines zweiten Telegrammes erfolgen. welches nur die Worte: „Sta bene — viva il Rè“ enthalten wird. Auch dieses Telegramm ist nach Empfang und vor dem Auslaufen mit denselben Worten zu bestätigen.

Falls Eure Exzellenz bezüglich dieser Verhaltungsmaßregeln etwas zu bemerken hätten, so bitte ich, mir Ihre Einwendungen durch den Überbringer dieses Schreibens zukommen zu lassen.“

Angioletti m. p.

Admiral Persano fand nichts hierauf zu bemerken und antwortete noch am selben Tage dem Minister: „Alles in Ordnung. Betreffs der erhaltenen Verhaltungsbefehle habe ich nichts einzuwenden. Es wird alles genauestens ausgeführt werden (Sarà tutto eseguito a puntino). Ich

ersuche, betreffs der Bojen auf der Rhede zu urgieren, da mir dieselben unentbehrlich sind. Ich bin bereit, mit der Flotte auf den ersten Wink in Bewegung zu setzen und habe das Vertrauen, daß die unter meine Befehle gestellte Streitmacht den Erwartungen des Souveräns sowie jenen der Regierung entsprechen werde.

So wahr mir Gott helfe, es lebe der König!"

Man ersieht hieraus, daß die anfängliche Entmutigung des Admirals nach und nach einer etwas ruhigeren, hoffnungsvolleren Stimmung Platz gemacht hatte, die in dem Maße wuchs, als sich die von den meisten Eskadreschiffen inzwischen erzielten Fortschritte wahrnehmen ließen. Tatsächlich waren dieselben in Berücksichtigung der kurzen Zeit ganz zufriedenstellende und, wenn auch einige Schiffe noch nicht die wünschenswerte Raschheit und Präzision in der Ausführung der verschiedenen Manöver erlangt hatten, so war doch von dem regen Eifer der Offiziere und dem guten Willen der Mannschaften zu erwarten, daß auch hierin das noch Fehlende bald erreicht werden würde.

Am 15. Juni erließ Admiral Persano für die Operationsflotte die nachstehenden Instruktionen:

## Taktik und Navigation:

„Die Flotte, welche ich zu kommandieren die Ehre habe, ist so ziemlich die erste, von der man sagen kann, daß sie alle Elemente einer Seemacht enthält und mit denen die Kriegskunst zur See eine neue Taktik eröffnet.

Wahrscheinlich dürften wir schon früher in die Lage kommen zu operieren, bevor wir noch Zeit gehabt haben werden, diesbezüglich Versuche anzustellen und, da wir in dieser Hinsicht auch von früher uns nirgends Rat erholen können, so beschränke ich mich im nachstehenden darauf, allgemeine Verhaltungsmaßregeln zu geben, und vertraue im übrigen ganz auf die bewährte Tüchtigkeit der Admirale wie Schiffskommandanten.

## Verhaltungsinstruktionen (Ordini di massima).

1. Die 3 Eskadren, aus denen die Flotte besteht, bilden 3 Aktionseinheiten und ebensoviele Administrativkörper, aber keine taktische Einteilung.

2. Jeder Eskadrekommandant trifft, falls er berufen sein sollte, selbständig aufzutreten, diejenigen Dispositionen, die ihm am vorteilhaftesten erscheinen, um seine Eskadre zu führen, sei dies in der Navigation oder gegen den Feind.

3. Für die verschiedenen Fälle einer kombinierten Aktion werden nach Maßgabe der Zusammenstellung spezielle Dispositionen von demjenigen erlassen werden, der die hiezu bestimmte Streitmacht kommandiert.

4. Wenn die ganze Flotte operiert oder vollzählig in Fahrt ist, wird dieselbe in eine gepanzerte und in eine ungepanzerte Eskadre geteilt. Jede dieser Eskadres ist wieder in Gruppen geteilt. Als Präsignal der Panzereskadre wird Nr. 21 (Kapitel 27 des Signalbuches), als jenes der ungepanzerten Nr. 6 desselben Kapitels bestimmt. Die Präsignale der 1., 2. oder 3. Gruppe einer jeden Eskadre werden beziehungsweise die Nr. 8, 9 und 10 desselben Kapitels bilden.

5. Die Panzereskadre wird sich außer der reglementsmäßigen Taktik noch der Supplementartaktik von Vizeadmiral Bouet-Willaumez bedienen, die ungepanzerte Eskadre dagegen bloß die reglementsmäßige gebrauchen. Der Wimpel Nr. 1, unter einem Signale gehißt, bedeutet ein Signal der Supplementartaktik.

6. So oft die Panzereskadre, sei es in Linie oder in Gruppen, in der Kielwasserlinie fährt, wird die nicht gepanzerte Steuerbord oder Backbord, je nachdem befohlen, eine zweite Linie bilden, und zwar auf die Distanz, welche signalisiert wird.

7. So oft die Panzereskadre, sei es in Linie oder in Gruppen, in der Front fährt, wird die nicht gepanzerte achter derselben eine zweite Linie bilden, und zwar auf die Distanz, welche signalisiert wird.

8. „Esploratore“ und „Messaggiere“ sind Repetiteure für die gepanzerte, „Etna“ und „Guiscardo“ für die nicht gepanzerte Eskadre; die „Sirena“ dient für den Fall, als spezielle Instruktionen zu überbringen wären, als Verbindung zwischen den beiden Eskadren.

9. Der Anhang zu diesen Instruktionen enthält die Numerierung und die Verteilung nach Gruppen in der Panzereskadre, jene der ungepanzerten wird entweder von der 1. oder 3. Eskadre von Fall zu Fall festgesetzt werden. Das letztere geschieht auch mit der Numerierung in Abwesenheit von einigen Schiffen.

10. Wenn die Flottille im Vereine mit der ganzen Flotte fährt, steht sie unter den Befehlen der ungepanzerten Eskadre.

11. Nachdem eine gleiche Manövriergeschwindigkeit die Grundbedingung für die Taktik von Dampfern bildet, wird die Geschwindigkeit von 6 Meilen als Manövriergeschwindigkeit für die Flotte bestimmt und jeder Kommandant beauftragt, zu veranlassen, daß der 1. Maschinist seines Schiffes die nötigen Erfahrungen behufs der hiezu notwendigen Drosselung des Dampfes sammle.

12. Nachdem ferner eine Gleichheit des Drehungskreises eine zweite Grundbedingung für die oben angeführte Taktik ist, haben, sobald die Umstände es gestatten, die diesbezüglichen Versuche zur Bestimmung des Durchmessers des Drehungskreises eines jeden Schiffes vorgenommen zu werden, um jenes herauszufinden, welches den größten Durchmesser bei einer Drehung mit dem Ruder hart am Bord hat. Die anderen Schiffe werden dabei den Winkel zu bestimmen trachten, den für diesen Fall das Steuer ihres Schiffes mit der Kiellinie einzunehmen hat, um auf diese Weise für alle Schiffe einen gleichen Drehungskreis zu erzielen.

13. Eine jede Evolution, die man ausführen kann, indem man in Bezug auf die Geschwindigkeit oder die Stellung des Ruders abwechselt, soll nicht mit diesen beiden Mitteln zu gleicher Zeit ausgeführt werden.

14. Wenn mit der Supplementartaktik manövriert wird, hat stets das Schiff mit der höheren Nummer im Falle der Gefahr eines Zusammenstoßes auszuweichen."

## Erster Anhang.

Segelordnung:

"Die Numerierung der Panzerschiffe, im Falle alle vereint sind, und ihre Verteilung in die verschiedenen Gruppen ist die folgende:

| | |
|---|---|
| 1 "Principe di Carignano"<br>2 "Maria Pia"<br>3 "Varese"<br>4 "Formidabile"<br>5 "Rè d'Italia"<br>6 "San Martino" | Die Schiffsdistanz zwischen den einzelnen Schiffen in Fahrt = 2 Kabel oder 400 *m*. |
| 7 "Ancona"<br>8 "Affondatore"<br>9 "Rè di Portogallo"<br>10 "Castelfidardo"<br>11 "Palestro"<br>12 "Terribile" | Der "Esploratore" setzt sich an die Tete der Flotte, der "Messaggiere" bleibt an der Queue, der "Etna" steuerbord, der "Guiscardo" backbord, die "Sirena" zwischen beiden Eskadren." |

## Zweiter Anhang.

Angriffsordnung:

"Im Falle die Flotte einen Angriff auszuführen hat, sowie jedesmal wenn die Formierung einer Reserve mittels Signals angeordnet wird, besteht die Reserve aus den nachbenannten Schiffen:

„Ancona“,
„Varese“,
„Palestro“.

Die Reserve wird sich je nach dem Angriffsplane in der Richtung des signalisierten Windstriches formieren.

| | |
|---|---|
| 1 „Principe di Carignano“<br>2 „Maria Pia“<br>3 „Formidabile“<br>4 „Castelfidardo“ | 1. Gruppe. Schiffsdistanz = 1 Kabel = 200 *m*. |
| 5 „Rè d'Italia“<br>6 „San Martino“<br>7 „Terribile“<br>8 „Rè di Portogallo“ | 2. Gruppe. Schiffsdistanz = 1 Kabel = 200 *m*. |

Der „Affondatore“ wird bis auf weitere Befehle außerhalb der Linie bleiben, ebensowohl um als Unterstützung des Flaggenschiffes des Höchstkommandierenden zu dienen als auch um sich dorthin zu begeben, wo es gerade am nötigsten sein sollte.

Die nicht gepanzerte Eskadre (Holzschiffe) wird sich auf eine Entfernung von 3000 *m* (1 1/2 Seemeilen) von der Panzereskadre in der Richtung des signalisierten Windstriches formieren. Im Falle sie zur Teilnahme am Gefechte gerufen werden sollte, wird sie eine zweite Kolonne gegenüber den Zwischenräumen der Panzerkolonne bilden.

Die Radavisos „Esploratore“ und „Messaggiere“ halten sich zwischen den beiden Eskadren behufs Überbringung von Befehlen und trachten, außer dem Schußbereiche des Feindes zu bleiben.

Der „Guiscardo“ erhält die Bestimmung, die beschädigten Schiffe aus dem Gefechte zu schleppen.

Eine Panzerfregatte wird auf keine größere Entfernung als 500 *m* angegriffen mit Ausnahme der 25 *cm* Armstronggeschütze; dagegen wird jede Panzerfregatte ein ungepanzertes Schiff schon auf die Entfernung von 1000 *m* angreifen, den Fall ausgenommen, daß sie die Absicht hätte, zu rammen.“

Obschon diese Instruktionen im allgemeinen den Grundsätzen entsprachen, die damals bezüglich der im Kampfe mit Dampf- und Panzerschiffen anzuwendenden Taktik als maßgebend angesehen wurden, so läßt sich doch nicht verkennen, daß einige Punkte derselben nicht den Verhältnissen angepaßt waren, mit denen Admiral Persano in seinem Falle zu rechnen hatte. Ihm durfte vor allem der Umstand nicht entgehen,

daß die österreichische Flotte der weitaus größeren Zahl nach aus Holzschiffen bestand und daß sie bloß über 5, im besten Falle über 7 Panzerschiffe verfügen konnte, der die italienische 12 Panzerschiffe — also beinahe das Doppelte — sowie eine bedeutend stärkere Holzeskadre entgegenzustellen im stande war. Der österreichische Admiral war hiedurch gezwungen, gleich seine gesamten Streitkräfte, sowohl Panzer- wie Holzschiffe, in die Aktion zu bringen, und es konnte kein Zweifel darüber herrschen, daß der zu gewärtigende Kampf sich nicht bloß auf einen solchen zwischen Schiffen gleicher Gattung beschränken, sondern bald in eine Melee ausarten werde, in welche alles mit hineingerissen werden würde.

Die Aufstellung des Prinzips, daß die Holzeskadre im Angriffsfalle sich auf eine Entfernung von $1^1/_2$ Seemeilen von der Panzereskadre zu formieren und erst dann in den Kampf einzutreten habe, wenn sie mittels Signals hiezu beordert würde — welches Signal möglicherweise im Verlaufe der Aktion des Rauches und Pulverdampfes wegen einige Zeit nicht wahrnehmbar blieb — konnte bei einem minder schneidigen, der Initiative entbehrenden Kommandanten derselben von schwerwiegender Bedeutung und ganz geeignet werden, in verhängnisvoller Weise den Erfolg in Frage zu stellen. Tatsächlich trat dieser Fall in der Schlacht von Lissa ein und die Untätigkeit des Vizeadmirals Albini, bei dem die oben erwähnten Eigenschaften zutrafen, an diesem Tage wurde von ihm zum großen Teile auf diesen Befehl zurückgeführt und mit demselben zu entschuldigen versucht.[1])

Am 20. Juni erfolgte die Kriegserklärung Italiens an Österreich. Am selben Tage übergab der bisherige Marineminister, Generalleutnant Angioletti, dem das Kommando einer Armeedivision übertragen wurde, das Portefeuille der Marine an den Abgeordneten Agostino Depretis, wovon dieser den kommandierenden Admiral mittels Telegramms verständigte, ihn gleichzeitig seiner vollsten Unterstützung in jeder Beziehung versichernd.

Wenige Stunden darauf erhielt Admiral Persano ein zweites Telegramm des neuen Ministers, in welchem ihm die erfolgte Kriegserklärung mitgeteilt und er angewiesen wurde, sich nunmehr an die ministeriellen Instruktionen vom 8. d. M. zu halten sowie das vereinbarte Telegramm wegen der Abfahrt nach Ancona zu erwarten.

[1]) Rendiconti delle udienze pubbliche dell' alta Corte di giustizia nel dibattimento della causa contro l'ammiraglio senatore conte Carlo Pellion di Persano etc. etc.; deposizioni Albini e Paulucci, Seite 56.

Der Admiral antwortete sofort darauf, indem er dem Minister seine Freude hierüber ausdrückte und die Versicherung hinzufügte, daß er auf alle Fälle den Erwartungen des Königs und des Vaterlandes entsprechen werde sowie daß er nur das bewußte Telegramm abwarte, um sich mit der ihm unterstehenden Flotte in Bewegung zu setzen. Gleichzeitig bat er aber auch noch um alle disponiblen Schiffe, „denn", so fügte er bei, „es handelt sich hier nicht um ein Ehrenduell, sondern um das Heil Italiens. Man muß siegen und sich deshalb der nur immer möglichsten Stärke bedienen. Man möge mit nichts sparen, beschwöre ich Euere Exzellenz, und die Departementschefs sollen die noch auszurüstenden Schiffe auf das beste mit allem Nötigen versehen." Diesem Telegramme folgten noch am selben Tage drei andere in Intervallen von wenigen Minuten, die sich fast ausschließlich auf den Sanitätsdienst und unbedeutende Ausrüstungsgegenstände bezogen, an die man sich erst jetzt, im letzten Augenblicke, erinnerte.

Während dieses Depeschenwechsels mit dem Minister kam dem Admiral endlich das vereinbarte, mit der Bezeichnung: „urgentissimo" versehene Telegramm des ersteren zu, welches bloß die Worte enthielt: „Sta bene — viva il Rè". „Sta bene — viva il Rè" gibt Admiral Persano zwar sofort zurück, aber anstatt nun die Feder wegzuwerfen und seiner Flotte ohne weiteres Zögern den Befehl zu erteilen, die Anker zu lichten, frägt er beim Minister an, ob er nicht lieber noch die Ankunft der Schraubenfregatte „Vittorio Emanuele" und der Schraubenkorvette „San Giovanni", die am 22. in Tarent einzutreffen hatten, abwarten solle oder ob diesen beiden Schiffen der Befehl zu hinterlassen sei, der Flotte nachzufahren. Mittels eines anderen Telegrammes holt er wieder die Ansicht des Ministers ein, ob die Dampfer des österreichischen Lloyd zu kapern seien, beifügend, daß er den Befehl zur Abfahrt nochmals erwarte.

„Alsogleich auslaufen!" war die Gegenantwort des über dieses eigenmächtige Zögern erstaunten Ministers, „gestriges Telegramm ‚Sta bene — viva il Rè' war doch nach der Vereinbarung des letzten Alinea der Instruktionen vom 8. Juni gehalten. Feindseligkeiten gegen Österreich beginnen mit dem 23. d. M., Lloyddampfer nur dann kapern, wenn sie Kriegsmunition führen." Auf diesen kategorischen Befehl, welcher keine Erwiderung mehr zuließ, erteilte endlich Admiral Persano die nötigen Befehle zum Auslaufen und, nachdem er dem Minister seine Abfahrt nach Ancona telegraphisch angezeigt hatte, verließ er in der Nacht vom 21. auf den 22. Juni die Rhede von Tarent.

Vorher hatte er noch folgenden Befehl an die Flotte herausgegeben:

**Flotten-Befehl Nr. 13.**

Rhede von Tarent, 21. Juni 1866.

„1. Der Krieg gegen Österreich ist erklärt; die Feindseligkeiten nehmen jedoch erst den 23. morgens ihren Anfang. Bis dahin unterbleibt daher jeder Angriff auf den Feind, falls man auf ihn stoßen sollte.

Esploratore

Carignano
Varese
Maria Pia
Maria Adelaide
Indipendenza
Re d'Italia
Guiscardo
Gaëta
Garibaldi
Duca di Genova
Ancona
San Martino
Etna
Washington
Re di Portogallo
Palestro
Castelfidardo

Messaggiere

Schiffs-Distanz = 2 Kabel = 400 Meter
Gruppen- „ = 6 „ = 1200 „
Distanz zwischen Holz- und Panzerschiffen = 9 Kabel = 1800 Meter.

2. Die Flotte wird bei der Abfahrt von dieser Rhede sich in Gruppen formieren und in dieser Ordnung, die Panzerschiffe in Kielwasserlinie, fahren; die ungepanzerten Schiffe bilden eine einzige Gruppe

und nehmen ihren Platz backbord vom Höchstkommandierenden nach vorstehender Skizze ein.

3. Täglich bei Sonnenuntergang werden die für ein Nachtklarschiff nötigen Vorbereitungen getroffen, die Mannschaften auf die Gefechtsposten gerufen und der Appell vorgenommen.

4. Täglich nach dem Frühstück der Mannschaft wird der Feueralarm nach der betreffenden Rolle eingeübt und nach dem Mittagessen die Rollenbestimmung für „Mann über Bord".

5. Alle Schiffe der Flotte werden stets ein Seitenboot zum Streichen bereit halten.

6. Beim Klarschiff haben die Herren Offiziere mit dem Seitengewehr in der gewöhnlichen Dienstesuniform, ohne Epauletten und Achselschnüre zu erscheinen. Die Tapferkeitsmedaille, der Savoysche Militärorden sowie die Erinnerungsmedaillen sind von den hiezu Berechtigten zu tragen.

Indem ich sämtlichen Herren Kommandanten die genaueste Einhaltung der bereits erlassenen Befehle und Verhaltungsmaßregeln sowie der im Diensthandbuche der Taktik enthaltenen Vorerinnerungen einschärfe, empfehle ich ganz besonders das Kapitel der „Allgemeinen Instruktionen", welches die Einleitung bildet, ihrer Aufmerksamkeit.

Die Schiffsdistanz in jeder Gruppe beträgt 2 Kabel, die Distanz einer Gruppe von der anderen 6 Kabel. Die Holzeskadre bleibt auf eine Distanz von 9 Kabel. (Siehe vorstehende Skizze.)

Die Avisodampfer halten sich nach den ihnen speziell erteilten Instruktionen."

Während der Fahrt, die äußerst langsam (die in dem Flottenbefehle anbefohlene Geschwindigkeit von 6 Meilen wurde auf 5 reduziert) vor sich ging, vereinigten sich die beiden Panzerkorvetten „Terribile" und „Formidabile", die der Admiral beordert hatte, von Ancona entgegenzufahren, mit der Flotte. Von einem Handelsschiffe brachte man in Erfahrung, daß ein österreichischer Dampfer[1]) an der Küste gesehen worden sei. Anstatt nun von seinen Avisodampfern, von welchen „Esploratore" und „Messaggiere" eine große Geschwindigkeit besaßen, seinerseits eine Rekognoszierung und Aufklärung gegen die feindliche Küste vornehmen zu lassen, begnügte sich Admiral Persano damit, den

---

[1]) Es war dies der der österreichischen Eskadre zugeteilte Lloyddampfer „Stadium", welcher am 20. von Fasana ausgelaufen war, die italienische Küste von Ancona bis Bari rekognosziert hatte und am 23. die Meldung nach Fasana brachte, auf dieser Kreuzung keine italienischen Kriegsschiffe gesehen zu haben.

„Messaggiere“ nach Bari zu senden und von dort beim Marineminister telegraphisch anzufragen, was über die Position des Feindes bekannt sei.

Der Minister antwortete sogleich zurück: „Nach letzten Nachrichten in Fasana 5 Panzerfregatten, ebensoviele Holzfregatten. Admiral Tegetthoff, vor Begierde brennend, kühne Handstreiche sowie Enterungen zu unternehmen (desideroso di colpi audaci ed arambaggi), will die Flotte des Nachts überraschen; sein Flaggenschiff soll als Widder dienen.“

Hierauf erließ Admiral Persano allsogleich die folgenden Nachtinstruktionen an die Flotte, zu denen der italienische Marinegeschichtsschreiber Randaccio, dem wir diese Einzelnheiten entnehmen, selbst die Bemerkung macht, „daß es scheine, als ob weder Admiral Persano noch sein Stabschef eine klare Idee von dem gehabt habe, was ein Kampf zwischen Panzerschiffen, ja selbst zwischen Dampfern überhaupt sei, (che ne egli, ne il suo stato maggiore avevano una idea chiara di ciò che doveva essere una battaglia, non solo fra corazzate, ma fra navi a vapore).“

## Nachtinstruktionen.

„1. Falls der Feind, wie man zu vermuten Veranlassung hat, des Nachts erscheint, werde ich Nr. 3 der Tabelle I der Nachtsignale signalisieren, welches Signal dann anstatt: „Man will sprechen“ bedeutet: „Kielwasserlinie, verkehrte Ordnung“. Alle Schiffe der Linie werden beim Streichen des Signales nach steuerbord wenden und dem „Rè di Portogallo“ folgen, der Kurs nach Osten nimmt. Die Schiffe, welche auf Schußdistanz vom Feinde angelangt sind, werden, ohne ein weiteres Signal abzuwarten, das Feuer eröffnen und der „Rè di Portogallo“ wird, sobald er den Augenblick hiezu für gekommen erachtet, ganz langsam gegen backbord abfallen, um dem Feinde den Rückzug abzuschneiden. Alle Schiffe der Linie folgen mit Gegenmarsch.

2. Die Reserve wird das Feuer eröffnen, so wie sie den Feind entdeckt, damit er hiedurch eingeschüchtert werde, bis die Schlachtlinie wieder geordnet ist; hierauf zieht sie sich gegen Nordwesten zurück, um sodann auf dem geeignetsten Punkte in die Aktion zu treten, so wie sie mehrere Raketen zu gleicher Zeit abgefeuert erblicken wird. Die Reserve hat aber, ohne ein Signal abzuwarten in die Aktion zu treten, wenn sich der Feind zurückzieht, um ihm dann den Rückzug abzuschneiden, wenn unsere Schlachtlinie durchbrochen wird oder wenn unsere Holzschiffe angegriffen werden.

3. Die Holzschiffe, welche den Panzerschiffen Raum zum Manövrieren lassen müssen, fallen ebenfalls in geschlossener Kielwasserlinie gegen

Osten ab und werden das Feuer nur in dem Falle eröffnen, wenn der Feind gleichartige Schiffe in separater Kolonne mit sich führt oder wenn vom Höchstkommandirenden hiezu das Signal durch das Abfeuern einer einzigen Rakete gegeben wird oder endlich wenn es dem Feinde gelungen wäre, die Linie unserer Panzerschiffe zu dublieren.

4. Es wird die größte Ruhe und Kaltblütigkeit eingeschärft, um jede bei einem Nachtangriffe leicht eintretende Konfusion, auf welche der Feind besonders zu rechnen scheint, zu vermeiden.

5. Damit die Panzerschiffe so geschlossen als möglich in der Fahrt bleiben, wird sich die Kolonne der Fregatten strengstens auf nicht weniger als $4^1/_2$ Kabel Distanz halten und haben die Ausluger ihren Dienst mit der größten Gewissenhaftigkeit zu versehen.

6. Wenn der Höchstkommandierende 2 Raketen mit 2 Minuten Intervall abfeuert, so ist dies das Zeichen, daß der Feind den Rückzug antritt; in diesem Falle haben ihn die Panzerfregatten „Ancona", „Castelfidardo", „San Martino" und „Maria Pia" zu verfolgen.

7. Der „Esploratore" und „Etna" bleiben zwischen den Panzerfregatten und der Flotte."

Am 25. Juni um $6^h$ p. m. ankerte endlich die Flotte auf der Rhede von Ancona, wo schon die Kanonenboote „Montebello", „Vinzaglio" und die Raddampfkorvette „Ettore Fieramosca" vor Anker lagen. Es befanden sich an diesem Tage 11 Panzerschiffe, 4 Schraubenfregatten, 1 Schraubenkorvette, 3 Schraubenkanonenboote, 6 Raddampfer, somit im ganzen 25 Schiffe dort vereinigt.

Der Marineminister Depretis war inkognito in Ancona eingetroffen, um sich persönlich von dem Zustande der Flotte und den allenfalls noch benötigten Bedürfnissen die Überzeugung zu verschaffen. Admiral Persano übergab ihm eine Zusammenstellung der noch als notwendig erachteten Erfordernisse der Flotte folgenden Inhaltes:

1. Mindestens noch 4 von der Dampfschiffahrts-Gesellschaft Danovaro Peyrano zu mietende Schnelldampfer, um sie als Avisos gebrauchen zu können.

2. Fehlen noch 15 Bojen auf der Rhede von Ancona.

3. Die Sanitätsbranche ist noch nicht hinreichend gut ausgerüstet.

4. Die Schiffe, welche noch zur Flotte zu stoßen haben, sollen Messina anlaufen und dort weitere Befehle abwarten, inzwischen aber fleißig Exerzitien jeder Art vornehmen und so wenig als möglich mit dem Lande verkehren.

5. Es sind noch 12 Fernrohre erster Qualität (mit besonders großer Sehweite) und 12 zweiter Qualität notwendig.

6. Noch so viel Armstronggeschütze als nur möglich auftreiben.

7. Anstalten treffen, daß alle noch am Stapel befindlichen oder schon abgelaufenen Panzerschiffe so rasch als möglich fertiggestellt und ausgerüstet werden.

8. 2 bis 3 Guttaperchaschläuche, um von der Mars auf Deck sprechen zu könnnen.

Wir führen diese Forderungen Persanos nur aus dem Grunde an, um zu zeigen, bis in welche Kleinigkeiten sich der Oberkommandant der Flotte verlor und in welch geringem Grade er es verstand, mit den Verhältnissen zu rechnen, aus eigener Initiative Abhilfe zu treffen und die ihm gewordene Aufgabe von einem höheren Gesichtspunkte zu erfassen.

Der Marineminister versprach sowohl mündlich wie in einem noch von Ancona aus an den Admiral gerichteten Schreiben demselben seine kräftigste Unterstützung in der Erfüllung aller gerechtfertigten Wünsche, forderte ihn jedoch gleichzeitig auf, die unter seinen Befehlen stehenden Streitkräfte stets schlagfertig zu halten, die weitere Ausbildung der Mannschaften fortzusetzen, durch Kreuzungen der Ausluger sich von den Bewegungen des Feindes stets in Kenntnis zu erhalten und derart bereit zu sein, um auf den ersten erhaltenen Befehl sogleich auslaufen zu können.

Demzufolge nahmen sämtliche Schiffe sofort die Ergänzung des Kohlenvorrates und einige die Vornahme notwendig gewordener Reparaturen in Angriff.

# 4. Kapitel.

**Eröffnung der Feindseligkeiten. — Rekognoszierungsfahrt der k. k. Eskadre vor Ancona am 27. Juni. — Sonstige Vorfallenheiten auf österreichischer Seite bis zum Angriffe auf die Insel Lissa durch die italienische Flotte.**

Am Morgen des 20. Juni überreichte der italienische Oberst Bariola auf dem Vorposten bei Le Grazie nächst Mantua die Kriegserklärung Italiens an Österreich, deren Wortlaut zufolge die Feindseligkeiten drei Tage später, somit am Morgen des 23. beginnen sollten.

Vom Hauptquartier des Kommandierenden der Südarmee Erzh. Albrecht hievon in Kenntnis gesetzt, traf Kontreadmiral v. Tegetthoff sofort die nötigen Maßnahmen bei der Eskadre und gab im Vertrauen auf die Kraft der ihm unterstehenden Streitmittel sowie den vorzüglichen Geist der Schiffsmannschaften den Gedanken nicht auf, offensiv gegen die feindliche Flotte vorzugehen, so wie sich ihm eine günstige Gelegenheit hiezu darbieten würde.

Vor allem handelte es sich für ihn darum, sichere Nachrichten über die Stärke und die Bewegungen derselben zu erhalten, und zu diesem Zwecke wurde noch am 20. Dampfer „Stadium" zur Rekognoszierung der Küste von Ancona bis Bari entsendet. Derselbe kehrte am 23. mit der Meldung zur Eskadre zurück, auf seiner Fahrt keinem feindlichen Kriegsschiffe begegnet zu sein.[1]) In der Voraussetzung nun, daß der Feind innerhalb der adriatischen Gewässer noch nicht völlig gesammelt sei, die k. k. Eskadre im Falle einer Begegnung vielleicht nur auf eine gleich starke, wenn nicht schwächere Abteilung desselben stoßen dürfte, daß ferner, falls sich diese Vermutung als richtig erweisen und man vor Ancona wirklich nur einen Teil der gegnerischen Flotte finden sollte, unter günstigen Umständen ein Angriff gegen die auf der Rhede verankerten Schiffe immerhin eine Aussicht auf Erfolg bieten könnte, faßte Kontreadmiral v. Tegetthoff rasch den Entschluß, von Fasana aus eine Rekognoszierungsfahrt nach Ancona zu unternehmen und sich bezüglich seines

---

[1]) Siehe Seite 71.

weiteren Vorgehens dortselbst ganz von den Umständen leiten zu lassen.

Er überschiffte sich noch am 24. mit seinem Stabe von der Fregatte „Schwarzenberg“ auf die Panzerfregatte „Erzh. Ferdinand Max“, die von nun an sein Flaggenschiff blieb, und stellte gleichzeitig bei dem Oberkommando der Südarmee telegraphisch die Anfrage, ob es ihm gestattet sei, mit der Eskadre eventuell die Offensive zu ergreifen und an der italienischen Küste Rekognoszierungen vorzunehmen. „Bitte“ so heißt es zum Schlusse in seinem Telegramm „um präzise Weisungen über den Grad der Freiheit in der Aktion, die mir nunmehr eingeräumt ist.“ Die Antwort des Erzh. Albrecht, welcher unterdessen am 24. Juni das feindliche Landheer bei Custoza schlug, traf erst am 26. bei der Eskadre ein und lautete folgendermaßen: „Der freien Aktion der Eskadre kein Hindernis im Wege, nur nicht über Lissa hinaus; Mündungen des Po und Küste Venedigs im Auge behalten.“

Kontreadmiral v. Tegetthoff hatte inzwischen mit allen Schiffskommandanten Kriegsrat gehalten und die Chancen einer Operation gegen Ancona mit einem eventuellen Angriffe auf die daselbst geankerten italienischen Schiffe, falls sich bloß ein Teil der feindlichen Flotte dort befinden sollte, nach allen Richtungen hin reiflich erwogen.

Er bestimmte zu diesem Unternehmen als die besten Läufer der Eskadre nachstehende Schiffe:

Panzerfregatte „Erzh. Ferdinand Max“ (Flaggenschiff),
„ „Don Juan“,
„ „Kaiser Max“,
„ „Prinz Eugen“,
„ „Drache“,
„ „Salamander“,
Schraubenfregatte: „Schwarzenberg“,
Kanonenbot: „Hum“,
„ „Velebich“,
„ „Reka“.
„ „Streiter“.
Radaviso: „Elisabeth“,
„ „Stadium“

und lief mit dieser Eskadre, bestehend aus 6 Panzerfregatten, 1 Holzfregatte, 4 Kanonenbooten und 2 Raddampfern, zusammen 13 Schiffe, am 26. Juni abends $8^h$ von Fasana aus. In See formierte sich die Eskadre

# Juni 1866.

**Italiener:**

1. Principe di Carignano
2. Castelfidardo
3. Ancona
4. Re d'Italia
5. Formidabile
6. Palestro
7. S. Martino
8. Re di Portogallo
9. Terribile
10. Varese
11. Maria Pia
25. Esploratore
26. Messaggiere
16. Gaëta
17. Maria Adelaide
20. Duca di Genova
21. Garibaldi
33. Etna
22. Montebello
23. Confienza
24. Vinzaglio
27. Guiscardo
28. Ettore Fieramosca



in zwei Divisionen, jede im vorspringenden Winkel (Angriffswinkel), die Divisionen in Kielwasserlinie, und steuerte bei leichtem Westwind Südsüdwest-Kurs. (Siehe Karte II.)

Die Nacht verlief ohne besondere Vorfallenheiten und, als die Morgendämmerung vorüber war, bekam man die italienische Küste in Sicht, worauf Kurs gegen den Monte Conero genommen wurde. Gegen $4^h$ morgens meldeten die Ausluger am Flaggenschiffe, daß man in der Richtung des Kurses Rauch wahrzunehmen glaube. Bald wurde derselbe auch deutlich sichtbar und um $4^h 20^m$ von der „Elisabeth" ein verdächtiger Dampfer signalisiert. Sofort erhielt dieselbe Befehl, zur Rekognoszierung und Jagd vorzugehen. Auf zirka $1^1/_2$ Meilen angelangt, hißte der fremde Dampfer — Radaviso „Esploratore", Kommandant Marchese di Orengo — die italienische Flagge, was von der „Elisabeth" mit dem Hissen der eigenen Flagge sowie mit einigen Schüssen beantwortet wurde, worauf er sogleich wendete und gegen Ancona steuerte. Die „Elisabeth" hatte derartig Kurs genommen, um ihm womöglich den Rückzug abzuschneiden, und konnte bei dieser Gelegenheit einige Schüsse — 14 im ganzen — anbringen, von denen ein 12pfündiges La Hitte-Geschoß seinen Radkasten traf. Infolge seiner größeren Schnelligkeit gelang es ihm jedoch, bald außer Schußweite zu gelangen, und, häufige Alarmschüsse abfeuernd, fuhr er mit voller Dampfkraft gegen Ancona, der italienischen Flotte die Nachricht von der Annäherung der Österreicher zu überbringen.

Die k. k. Eskadre setzte unterdessen ihre Fahrt fort, die Mannschaften auf ihren Posten zum Gefechte bereit. Um $5^1/_2{}^h$ befand sie sich auf zirka $2^1/_2$ Seemeilen von Ancona. Kontreadmiral v. Tegetthoff ließ nun langsamer fahren, die Frontlinie formieren und endlich stoppen. Die Kanonenboote erhielten Befehl, noch näher unter Land zu fahren und eröffneten nun ihr Feuer auf die feindlichen Schiffe, das in diesem Falle allerdings mehr eine Art Herausforderung bedeutete, als daß es großen Schaden anrichtete, trotzdem einige Schüsse mitten unter diese hineinfielen.

Gegen Erwarten lag die feindliche Flotte, deren größerer Teil unter Admiral Persano, wie wir im vorhergehenden Kapitel gesehen haben, am 25. abends aus Tarent in Ancona eingetroffen war, fast vollzählig auf der Rhede vor Anker; man konnte 11 Panzerschiffe, 4 Fregatten, 2 Avisodampfer zählen, außerdem sah man hinter den Kaimauern des inneren Hafens noch Rauchsäulen aufsteigen. Die feindlichen Schiffe, durch ihren Ausluger alarmiert, hatten sofort ihre Feuer vorgeschoben oder angezündet, mehrere von ihnen setzten sich in Bewegung, öfters den Kurs

wechselnd, und ein Panzerschiff näherte sich der „Elisabeth", welche in der Verfolgung des „Esploratore" sich am meisten vorgewagt hatte, augenscheinlich in der Absicht, ihr den Weg zu verlegen, drehte aber dann plötzlich wieder gegen die eigenen Schiffe, sich mit ihnen vereinigend.

Gegen $6^1/_2{}^h$ sah man 4 Panzerschiffe in Kielwasserlinie und mit Südsüdost-Kurs unter Land gegen den Monte Conero zusteuern, denen in Intervallen andere folgten; zwischen den Panzerschiffen und dem Lande bildeten mehrere Holzschiffe eine zweite Kielwasserlinie. Beide Kolonnen schienen sich dort unter dem Schutze der Forts sammeln und eine Formation einnehmen zu wollen; sie entfernten sich jedoch durch dieses Manöver zusehends von der k. k. Eskadre statt sich ihr zu nähern. Kontreadmiral v. Tegetthoff hatte unterdessen mit seinem Stabe die Bewegungen der Italiener aufmerksamen Auges verfolgt und, da eine Absicht derselben, ihm entgegenzukommen und den Kampf mit der österreichischen Eskadre aufzunehmen, bis jetzt (zirka $7^h$) nicht wahrgenommen werden konnte, anderseits er über die Stärke der vor Ancona liegenden feindlichen Flotte nunmehr aufgeklärt war, gab er um diese Zeit zuerst der leichten Division den Befehl, sich zu sammeln, den einfallenden Winkel (Rückzugswinkel) zu formieren und mit nördlichem Kurs wieder in See zu steuern. Die Panzerdivision folgte ihr hierauf in derselben Formation.

Die gegnerische Flotte, von deren augenblicklich wenig schlagfertigem Zustande man natürlich keine Kenntnis hatte, unter Land anzugreifen mußte sich unter den gegebenen Umständen als ein Unternehmen darstellen, das wegen der Übermacht, der Nähe der Landbatterien, insbesondere aber wegen der Möglichkeit, auf eine unterseeische Minenanlage zu stoßen, die k. k. Eskadre unter wenig günstigen Chancen aufs Spiel gesetzt hätte, und wäre hiedurch ihrem Kommandanten eine Verantwortlichkeit erwachsen, die er mit seinen Instruktionen nicht in Einklang zu bringen vermocht hätte. Die k. k. Eskadre trat demnach gegen $7^1/_2{}^h$, unbehelligt vom Feinde und langsam fahrend, wieder den Rückweg nach Fasana an, zufrieden mit dem erreichten Zweck der Rekognoszierung sowie mit dem moralischen Erfolge, den das Nichtangreifen des Feindes auf die Mannschaften hervorgebracht hatte. Die Stimmung war auf allen Schiffen eine ungemein gehobene, so daß man alle Ursache haben konnte, von dem gewonnenen Resultate befriedigt zu sein.

Auf der Rückfahrt wurden noch Evolutionen nach der neuen Taktik geübt und gegen $6^h$ abends lag die Eskadre wieder in der früheren

Ordnung in Fasana vor Anker, wo sie einen Zuwachs an der inzwischen eingetroffenen Panzerfregatte „Habsburg" vorfand.

Von nun an trat verschärfter Dienst bei der Eskadre ein und mußten sich alle Schiffe mit stillem Dampf in der Hälfte der Kessel zum augenblicklichen Auslaufen bereit halten. Am 28. gegen Sonnenuntergang signalisierte Fort Brioni ein Panzerschiff mit trikolorer Flagge auf 15 Seemeilen in Sicht. „Kaiser Max" und „Don Juan", zur Rekognoszierung beordert, erkannten das englische Panzerschiff „Enterprise", Kapitän Rowley, welches auf dem Wege von Ancona nach Triest passierte. Den folgenden Tag ging „Prinz Eugen" nach Malamocco ab, nm ein Kohlentransportschiff auf die Rhede von Fasana zu schleppen, kehrte mit demselben am 30. zurück, ohne auf der Fahrt feindliche oder verdächtige Schiffe entdeckt zu haben.

Die italienische Flotte lag eingeholten Nachrichen zufolge noch immer auf der Rhede von Ancona, verwehrte den dort anlangenden Lloyddampfern das Auslaufen und hatte sich inzwischen um einige Schiffe verstärkt, so daß zu erwarten stand, dieselbe werde nun in kürzester Zeit, auf ihre Überlegenheit bauend, die Offensive ergreifen. Bei der k. k. Eskadre wurde deshalb die ihr noch gegönnte, allem Anscheine nach nur sehr kurze Frist eifrig benützt, um sich für den Kampf vorzubereiten. Alles Schiffsmaterial, welches im Gefechte nur nutzlos im Wege stehen und Verlegenheiten bereiten konnte, wurde in das Arsenal nach Pola abgeführt; die Panzerfregatten, welche alle in Hohl gestrichen hatten, schifften ihre Segel, die Holzfregatten sämtliche Reserverundhölzer, dann mit Ausnahme des Vormarssegels und Klüvers alle Segel sowie den vierten Anker aus. Die Eskadrekassa ward auf mehrere Schiffe verteilt, endlich wurde das neue Signalbuch mit 4. Juli für den allgemeinen Gebrauch eingeführt.

Eine willkommene Verstärkung erhielt die k. k. Eskadre an diesem Tage an der Schraubenfregatte „Novara", welche mit großer Energie und anerkennenswertem Patriotismus auf der Triester Werfte des Giuseppe Tonello in der kürzesten Zeit wieder in seetüchtigen Stand gesetzt und in Pola ausgerüstet und armiert worden war.

Am 6. Juli ging Kontreadmiral v. Tegetthoff behufs Vornahme von Divisionsmanövern mit der Flotte in See. Die Manöver führten selbe bis in Sicht des Monte di Ancona, der um $2^1/_2{}^h$ nachmittags Süd zu Ost gepeilt wurde, sodann nahm die Flotte wieder Kurs nach Fasana, woselbst sie gegen $8^h$ abends in 3 Kolonnen in so exakter Weise vor Anker ging, daß der Admiral dieses Manöver mittels Signals belobte.

Am 9. Juli berief der Admiral alle Kommandanten an Bord des Flaggenschiffes, um den Bericht derselben über die Seetüchtigkeit ihrer Schiffe zu weiteren Missionen abzufordern und ließ an diesem und den zwei nächstfolgenden Tagen je ein Drittel der Operationsflotte die Feuer löschen und eine gründliche Reinigung der Kessel und Maschinen vornehmen.

Wie man sieht, säumte die italienische Flotte ganz gegen alle Erwartung mit dem Beginne ihrer Operationen. Am 10. Juli kamen zwar nachmittags und vor Mitternacht vom Gouvernement aus Zara Depeschen des Inhaltes an, daß etwa 20 feindliche Schiffe auf 20 bis 25 Seemeilen in Sicht von Lissa wären, und auch bei Isola grossa wurde eine feindliche Eskadre in der Stärke von 16 Schiffen wahrgenommen.[1]) Doch diese Bewegung der feindlichen Flotte blieb ohne weiteren Folgen, so daß es dem Gouvernement von Dalmatien gelingen konnte, im Laufe des 12. und 13. Juli mittels der Schiffe „Fiume", „Venezia", „Egitto" und der vom Eskadrekommando entsendeten „Lucia" und „Vulkan" vier Bataillone aus Sebenico, Lissa, Castelnuovo und Cattaro einer Anordnung des Kriegsministeriums gemäß ganz ungefährdet nach Triest zu überführen. Raddampfer „Curtatone" konnte noch im Laufe des 14. bis 17. Juli 2 Kompagnien des 4. Bataillons Hohenlohe-Infanterie unangefochten von Cattaro nach Zara bringen und dann wieder an seinen Bestimmungsort zurückgelangen.

Am 14. Juli morgens kam der Eskadre ein Panzerschiff ohne Flagge in Sicht, dasselbe ward aber durch die zur Rekognoszierung beorderten Panzerfregatten „Habsburg" und „Kaiser Max" wieder als das schon früher erwähnte englische Panzerschiff „Enterprise" erkannt.

Am 16. Juli $4^{1}/_{2}{}^{h}$ morgens rekognoszierte der kreuzende „Drache" die auf der Fahrt nach Venedig begriffene französische Panzerfregatte „Provence" mit der Flagge des Kontreadmirals d'Herbinghem.

Leider warfen die inzwischen eingetroffenen ungünstigen Nachrichten über die Nordarmee einen Schatten auf die andauernd gute und dienstesfreudige Stimmung, welche auf der Eskadre herrschte, und die Verlautbarung des kaiserlichen Manifestes, mit dem die Unfälle der Nordarmee amtlich anerkannt und zugleich die Abtretung Venetiens an den Kaiser der Franzosen ausgesprochen wurde, konnte nicht verfehlen, drückend auf alle Gemüter zu wirken.

---

[1]) Siehe Anmerkung Seite 123.

Schon schien es, als ob auch diesmal die Rolle der kaiserlichen Marine bereits ausgespielt wäre und es zu einem Kampfe auf dem Meere nicht mehr kommen werde. Die Mediation Frankreichs auf Grundlage der Abtretung Venetiens war in vollem Gange und die Anwesenheit eines französischen Kriegsschiffes, das nach einer bei der Flotte eingelaufenen offiziellen Mitteilung als der Vorläufer einer ganzen französischen Eskadre betrachtet werden konnte, sprach für den Erfolg der mit Italien angebahnten Verhandlungen.

Kontreadmiral v. Tegetthoff mußte deshalb sehr besorgt sein, daß das auf die Schiffe gedrungene Gerücht über die bereits vollzogene Abtretung Venetiens sowie über den Rückzug der kaiserlichen Südarmee einen üblen Eindruck auf die Equipagen üben würde, von denen über 800 Mann aus Venetien stammten, und schlug daher dem Kriegsministerium vor, diese letzteren im Falle der wirklich bereits erfolgten Abtretung Venetiens auszuschiffen. Doch die hierauf eingetroffene telegraphische Rückantwort: „Venetien noch nicht abgetreten, Aufgabe der Eskadre unverändert", welche den Mannschaften auch mittels Eskadrebefehles verlautbart wurde, beruhigte einigermaßen und ließ nur mehr an die Pflicht und an die Ehre der Flagge denken.

Willkommenerweise kamen auch Depeschen aus dem Süden an, die vermuten lassen konnten, daß der Gegner endlich seine Untätigkeit aufgegeben und sich zu irgend einer Aktion entschlossen habe.

---

# 5. Kapitel.

Unvermutetes Erscheinen der österreichischen Eskadre vor Ancona am 27. Juni. — Verfassung der italienischen Flotte an diesem Tage. — Formierung derselben unter Monte Conero und Rückkehr vor Ancona. — Kriegsrat am Bord des „Principe di Carignano". — Ungünstiger Eindruck auf der Flotte. — Bemerkungen über das Verhalten des Admirals Persano. — Depeschenwechsel und Korrespondenz zwischen dem Admiral und dem Marineminister. — Neue Instruktionen. — Depeschenwechsel — Kreuzung der italienischen Flotte in der Adria vom 8. bis 13. Juli und ihre Rückkehr nach Ancona. — Briefwechsel des Admirals mit dem Marineminister. — Sein Verhalten. — Ministerrat im Hauptquartier des Königs. — Schreiben des Generals Lamarmora an den Admiral Persano. — Beratungen über ein Unternehmen gegen die Insel Lissa. — Beschluß desselben. — Auslaufen der Flotte nach Lissa. — Tagesbefehl an die Flotte.

Die italienische Flotte war, wie wir am Schlusse des vorletzten Kapitels gesehen haben, nach ihrer Ankunft in Ancona damit beschäftigt, den Bedarf an Kohlen und Lebensmitteln zu ergänzen; auch war einzelnen Schiffen die Vornahme besonders dringend gewordener Reparaturen gestattet worden. Ferner sollte der „Principe di Carignano" seine unbereiften Cavalligeschütze mit bereiften Geschützen französischen Systems der beiden Panzerkorvetten „Terribile" und „Formidabile" wechseln und war die „Ancona" im inneren Hafen vor Anker gegangen, um eine größere Maschinenreparatur durchzuführen, welche eine Zerlegung einzelner Maschinenbestandteile erforderte. Diesen Beschäftigungen gab man sich im Laufe des 26. sowie in der Nacht vom 26. zum 27. mit allem Eifer hin.

Auf den Panzerfregatten „Rè d'Italia" und „Rè di Portogallo" war eine Selbstentzündung der Kohlen in den Depots entstanden, welche zwar auf ersterem im Laufe des 26. gedämpft wurde, auf letzterem jedoch die Ausschiffung der sämtlichen Kohle von einer Bordseite bedingte.

Zur Sicherung der Flotte während der Nacht hatte man den Radaviso „Esploratore", Kommandant Fregattenkapitän Marchese di Orengo, am Abend des 26. auf Kreuzung geschickt mit dem Befehle, am nächsten Morgen wieder zur Flotte zu stoßen. Die Morgendämmerung des 27. brach an und der „Esploratore" wollte eben von seiner Nachtkreuzung, auf welcher er nichts Verdächtiges angetroffen hatte, nach Ancona zurückkehren, als seine Auslugposten am Horizonte, der sich klar und deutlich abgrenzte, den Rauch von Dampfern wahrnahmen. Sofort darauf lossteuernd, erkannte Kommandant Orengo bald an der Formation eine

Eskadre von Kriegsschiffen, der ein Aviso vorandampfte. Nachdem zu dieser Zeit Abteilungen sowohl der englischen als auch französischen Mittelmeerflotte die Adria zu besuchen pflegten, lag ihm daran, sich über die Nation dieser Eskadre Gewißheit zu verschaffen, weshalb er, näher kommend, die italienische Flagge hißte. Sofort antwortete der fremde Aviso mit dem Hissen der österreichischen Flagge und eröffnete sein Feuer auf den „Esploratore", der dasselbe mit seinen 12 *cm* Cavalligeschützen so gut als möglich erwiderte, jedoch alsbald wendete und, von Zeit zu Zeit Alarmschüsse abfeuernd, unter höchstem Dampfdruck nach Ancona steuerte. Um $4^h$ $50^m$ a. m. kam der „Esploratore" in Sicht der italienischen Flotte mit dem am Vortop wehenden Signale: „Der Feind ist in Sicht". Es läßt sich begreifen, daß diese Nachricht, auf die man nicht gefaßt war und die wie ein Blitz aus heiterem Himmel mitten in die italienische Flotte hineinfuhr, unter den obwaltenden Umständen nicht wenig Erstaunen und Verwirrung bei derselben verursachte. Diese Kühnheit des Feindes hatte man denn doch nicht erwartet; dazu befand man sich in einer Verfassung, die von einer Schlagfertigkeit weit entfernt war und dieselbe nicht so leicht herstellen ließ. Umgeben von allen möglichen Flottanten, die Batterien mit Kohlensäcken und Lebensmittelvorräten gefüllt, die nun in aller Hast weggestaut werden mußten, die Maschinen einzelner Schiffe im augenblicklich undienstbaren Zustande, kam — es läßt sich dies nicht verkennen — die österreichische Eskadre gerade im denkbar ungünstigsten Momente an, in einem Momente, wo die kriegerische Verfassung der Flotte durch die vorzunehmenden Arbeiten ganz in den Hintergrund getreten war.

Nichtsdestoweniger gelang es auf den meisten Schiffen dennoch der Energie und Tätigkeit der Kommandanten und Offiziere sowie dem lobenswerten Eifer der Mannschaften, in verhältnismäßig kurzer Zeit die Ordnung herzustellen und sich auf das vom Admiralschiffe gegebene Signal in den Gefechtszustand zu versetzen. Die Feuer wurden sogleich vorgeschoben oder angezündet und in dem Zeitraum von 1 bis 1½ Stunden — einige Schiffe auch schon früher — war die Flotte dampfklar und zum Auslaufen bereit.

Als die ersten hatten sich „Maria Pia" und „San Martino", die auch am weitesten in See geankert lagen, gegen den Feind in Bewegung gesetzt, binnen kurzem vom „Castelfidardo" gefolgt. Die „Maria Pia", welche dem den „Esploratore" jagenden österreichischen Raddampfer „Elisabeth" am nächsten war, steuerte auf diesen mit voller Kraft in der Absicht los, ihm den Rückzug abzuschneiden, wurde jedoch vom

kommandierenden Admiral mittels Signals zurückgerufen und selbst, als die „Elisabeth" zwei Schüsse gegen die „Maria Pia" abgefeuert hatte und letztere nun um die Erlaubnis bat, das Feuer eröffnen zu dürfen, wurde ihr diese verweigert. Die „Maria Pia" drehte hierauf wieder gegen die eigene Flotte und vereinigte sich mit den Schiffen, die bereits in Bewegung waren.

Der „Rè d'Italia", dem es, wie bereits erwähnt, tags vorher gelungen war, des Feuers in den Kohlendepots Herr zu werden, war noch damit beschäftigt, die durchnäßten Kohlenreste über Bord zu werfen; er unterbrach jedoch diese Arbeit und trachtete, alsbald in kampfbereiten Zustand zu gelangen. Gegen $6^1/_2{}^h$ war er im stande, sich in Bewegung zu setzen.

Der „Rè di Portogallo" hatte gleichfalls die Ausschiffung der Kohlen in den Backbord-Kohlenräumen vorgenommen gehabt und lag jetzt stark auf steuerbord über; es gelang aber dem Kommandanten Riboty, wacker unterstützt von seinen Offizieren und Matrosen, bald das Schiff wieder auf geradem Kiel und gefechtsbereit herzustellen; durch eine Unachtsamkeit des ersten Maschinisten beim Dampferzeugen war jedoch Wasser in die Zylinder gedrungen, so daß, kaum in Bewegung gesetzt, die Maschine wieder abgestellt werden mußte. Trotzdem wurde auch diesem Unfalle noch abgeholfen und der „Rè di Portogallo" folgte gegen $7^h$ den inzwischen unter Monte Conero sich in Kielwasserlinie formierenden Schiffen nach.

Die „Ancona" lag, wie wir wissen, im inneren Hafen und hatte behufs Vornahme einer größeren Reparatur einzelne Maschinenbestandteile zerlegen müssen. Der Kommandant derselben, Linienschiffskapitän Piola, befahl sofort, die Maschine so gut als möglich wieder in stand zu setzen, und einige Minuten nach $7^h$ dampfte auch dieses Schiff zur allgemeinen Verwunderung auf die Rhede, sich mit den Panzerschiffen zu vereinigen bestrebt. Allerdings konnte die „Ancona" nur mit geringerer Geschwindigkeit als sonst fahren, da die Maschine nicht sehr angestrengt werden durfte, trotzdem war sie aber immer im stande, 6 bis 7 Meilen pro Stunde zu machen.

Der „Principe di Carignano", welcher mit der Panzerkorvette „Terribile" Geschütze wechselte, unterbrach diese Operation sofort und war, wenn ihm auch infolgedessen einige Geschütze auf die volle Zahl seiner Bestückung fehlten, mit dem Reste seiner Artillerie — 16 Geschützen — gefechtsbereit und in kurzer Zeit in Bewegung.

Der „Terribile" fehlten wiederum die noch auf dem Ponton liegenden ausgewechselten Geschütze des „Principe di Carignano", die man

noch nicht zu installieren vermocht hatte; trotzdem war aber auch sie im stande, mit 14 Geschützen am Gefechte teilzunehmen.

Endlich hatten die Panzerkanonenboote „Palestro" und „Varese" noch französische Maschinisten an Bord, die von der Schiffbaugesellschaft in Frankreich, welche diese Schiffe erbaut hatte, als Garantiemaschinisten beigestellt worden waren und welche jetzt, wo es gegen den Feind gehen sollte, Schwierigkeiten erhoben und ihre Ausschiffung verlangten, da sie kontraktlich nur zum Dienste in Friedenszeiten verpflichtet waren. Man mußte notgedrungen ihnen Konzessionen machen und gute Worte geben, um sie zu veranlassen, wenigstens in diesem kritischen Momente nicht ihren Posten zu verlassen.

In dieser keineswegs günstigen Lage befand sich also die italienische Flotte, als unterdessen die österreichische Eskadre in vollkommen geschlossener Ordnung bis auf eine Entfernung von ungefähr $2^1/_2$ Seemeilen angekommen war, mit den Panzerschiffen eine Frontlinie formierte und sich in dieser zuwartenden Haltung mit gestoppten Maschinen bis ungefähr $7^h$ verhielt. Ein oder das andere der österreichischen Kanonenboote wagte sich noch näher heran, um einige Schüsse abgeben zu können, von denen auch mehrere mitten zwischen die italienischen Schiffe hineinfielen.

Admiral Persano hatte sich um $6^1/_4{}^h$ auf den Radaviso „Esploratore" überschifft, vorher aber noch der Flotte das Signal gemacht, „sich in Kielwasserlinie mit dem einem jeden Schiffe im Angriffsplane zugewiesenen Posten zu formieren." Nachdem aber ein eigentlicher Angriffsplan bis jetzt nicht herausgegeben worden war, so glaubten die Kommandanten, der Admiral beziehe sich auf die „Verhaltungsmaßregeln" (ordini di massima) vom 21. Juni und wollten in diesem Sinne ihre Posten einnehmen, wodurch ein Hin- und Herfahren der Schiffe entstand, welches gar keinen Zweck hatte und um so mehr eine unnütze Zeitverschwendung war, als Admiral Persano auf dem „Esploratore" von einem Schiffe zum anderen fuhr und auf Preidistanz durch seinen Stabschef mündlich neue Befehle erteilen ließ. Am „Principe di Carignano" vorbeipassierend, erteilte er dem Kontreadmiral Vacca den Befehl, mit den bereits in Bewegung befindlichen Panzerschiffen gegen den Monte Conero, welcher ungefähr 3 Meilen nördlich von Ancona liegt, zu steuern, dort unter dem Schutze der Landbatterien die sukzessive nachkommenden aufzunehmen und die Kielwasserlinie zu formieren. Die Panzerschiffe wurden mittels Signals angewiesen, den Befehlen des Kontreadmirals Vacca Folge zu leisten. Dem Vizeadmiral Albini befahl

er, mit seinen Holzfregatten zwischen den Panzerschiffen und dem Lande eine zweite Kielwasserlinie zu formieren und sodann, wenn das Feuer eröffnet würde, die feindlichen Holzschiffe anzugreifen; als Unterstützung würde ihm das Panzerkanonenboot „Varese" und eventuell noch ein zweites Panzerschiff zugeteilt werden, falls sich dies tun lassen sollte.

Gegen $6^{1}/_{2}^{h}$ dampften daher die vier Panzerschiffe „Principe di Carignano", „Maria Pia", „San Martino" und „Castelfidardo" in süd-südöstlicher Richtung gegen den Monte Conero, wohin sukzessive alle anderen Schiffe sowie Admiral Persano mit dem „Esploratore" Kurs nahmen. Dort formierten sich, wie anbefohlen, die Panzerschiffe unter Führung des Kontreadmirals Vacca in Kielwasserlinie, ebenso die Holzschiffe unter Vizeadmiral Albini an Steuerbord von den Panzerschiffen näher dem Lande zu und, hierauf mit Gegenmarsch wendend, steuerte die italienische Flotte in zwei Kolonnen wieder gegen Ancona zurück.

Diese Formierung unter Monte Conero hatte aber länger als eine Stunde gedauert und zur Folge gehabt, daß man sich immer weiter von der österreichischen Eskadre entfernte, statt sich ihr zu nähern; aus eben diesem Grunde war es aber auch dem österreichischen Admiral, der nunmehr erkannt hatte, daß er es mit der gesamten italienischen Flotte zu tun habe, gelungen, sich inzwischen langsam und von ihr unbelästigt zurückzuziehen; denn als die letztere nach $8^{h}$ wieder vor Ancona erschien, befand sich die österreichische Eskadre schon in einer solchen Entfernung, daß man nur mehr den Rauch und die Masten ihrer Schiffe wahrnehmen konnte.

Admiral Persano näherte sich jetzt mit dem „Esploratore" dem „Principe di Carignano", befahl zu halten und überschiffte sich mit dem Stabschef d'Amico auf dieses Schiff. Am Bord desselben begab er sich sofort auf das Hüttendeck, berief dorthin den Kontreadmiral Vacca mit dem Stabschef der 3. Division, Fregattenkapitän Bucchia, sowie den Schiffskommandanten Linienschiffskapitän Jauch und hielt mit diesen Offizieren einen Kriegsrat darüber ab, was nunmehr zu tun sei. Er eröffnete denselben, daß der „Rè d'Italia" gegenwärtig undienstbar sei wegen der noch immer nicht ganz behobenen Selbstentzündung der Kohlen in den Depots; in ähnlicher Verfassung befände sich der „Rè di Portogallo", die „Ancona" habe ihre Maschine nur notdürftig wieder hergestellt und sei dieselbe aus diesem Grunde keiner großen Anstrengung fähig. Die Kanonenboote „Palestro" und „Varese" hätten nur mehr für wenige Stunden Kohlen am Bord und außerdem verlangten die französischen Maschinisten derselben die Ausschiffung; die Panzerkorvette

„Terribile“ habe nur ihre halbe Bestückung. Zum Schluß ließ er noch durchblicken, daß seine Instruktionen, deren Inhalt er nicht näher mitteilen könne, es ihm zur Pflicht machten, die Flotte nicht aufs Spiel zu setzen, nachdem sie baldigst zu einer sehr wichtigen Mission berufen sein werde. Er frage nunmehr die Offiziere um ihre Meinung, was unter so obwaltenden Umständen zu geschehen habe.

Fregattenkapitän Bucchia als der Rangjüngste der Offiziere hatte zuerst zu sprechen. Derselbe äußerte sich dahin, daß nach den Darstellungen des kommandierenden Admirals bezüglich der Übelstände auf einigen Schiffen seiner Meinung nach eine energische und längere Verfolgung des Feindes momentan untunlich erscheine, zumal sich die österreichische Eskadre bereits in einer solchen Entfernung befinde, daß eine Verfolgung derselben die italienische Flotte aller Wahrscheinlichkeit nach bis unter die istrianische Küste nach Pola führen würde, wo die gegnerische Eskadre Schutz unter den Landbatterien fände, welch letztere anzugreifen man außer stande sei; nachdem der kommandierende Admiral endlich auch bezüglich seiner Instruktionen Bedenken erhoben habe, so sei er der Ansicht: Die Flotte solle nach Ancona zurückkehren, dort so rasch als möglich sich mit allem Nötigen versehen und sich sodann für die weiteren Eventualitäten bereit halten.

Dieser Ansicht schlossen sich Linienschiffskapitän Jauch, Stabschef Linienschiffskapitän d'Amico sowie Admiral Persano ohne weiteres an, Kontreadmiral Vacca jedoch nur mit dem ausdrücklichen Vorbehalte, daß die italienische Flotte, nachdem sie sich in Ordnung gesetzt und ihre Vorräte ergänzt habe, sofort vor Pola erscheinen solle, um dort die Herausforderung Tegethoffs in gleicher Weise zu beantworten. Hierauf begab sich Admiral Persano an Bord des „Rè d'Italia“ und erteilte der Flotte das Signal zum Ankern.

Der Eindruck, den dieses Signal auf allen Schiffen hervorrief, war ein überaus peinlicher und ungünstiger, die Indignation über diese der Flotte zugewiesene Rolle eine allgemeine. Man empfand es als eine Demütigung, so ganz unverrichteter Sache wieder vor Ancona zurückgekehrt zu sein. Selbst unter den höheren Offizieren wurden Stimmen laut, die sich nicht mehr mit der militärischen Disziplin vereinbaren ließen; Vizeadmiral Albini und sein Stabschef Linienschiffskapitän Marquis Paulucci nahmen ganz offen gegen den Admiral en chef Partei und der erstere ließ sich sogar zu der Äußerung hinreißen: „Così non si fa la guerra“. Das bedauerlichste bei der Sache war jedoch, daß Admiral Persano, der diese Äußerungen erfuhr, zum Nachteile der Disziplin es

nicht wagte, gegen die Urheber derselben in strenger, dienstgemäßer Weise einzuschreiten.

Es sei uns gestattet, an dieser Stelle einige Bemerkungen über diese Affäre vom 27. Juni sowie über das Verhalten des Admirals Persano an jenem Tage, insoweit sich dies aus den Tatsachen und aus den offiziellen Erhebungen hierüber ergibt, beizufügen.

Gewiß befand sich, wie wir bereits erwähnt haben, die italienische Flotte beim Erscheinen der österreichischen Eskadre in einer äußerst schwierigen und ungünstigen Lage. Es darf dies nicht verkannt werden. Wir wollen es dahingestellt sein lassen, ob sie gerade eine derartige sein mußte und ob es einem als kühn und unternehmend bekannten Gegner, für welchen Kontreadmiral v. Tegetthoff gehalten wurde, der sich noch dazu bloß 80 Seemeilen entfernt befand, ob es, sagen wir, einem solchen Gegner gegenüber angezeigt war, sich derart in Sicherheit zu wiegen und die dringend notwendig gewordenen Arbeiten nicht auf eine vorsichtigere Art durchzuführen.

Bei alledem aber, daß sich die italienische Flotte durch teilweise eigene Schuld am Morgen des 27. Juni in einer so üblen Verfassung befand, war die Lage des Admirals Persano doch immer keine derartige, daß derselbe bei einiger Energie und Schneidigkeit nicht dennoch hätte eine bessere Rolle spielen, ja vielleicht sogar selbst einen Erfolg davontragen können.

Dem Eifer und wackeren Benehmen der Offiziere und Mannschaften war es zu verdanken, daß sobald als möglich auf den einzelnen Schiffen die Gefechtsbereitschaft wiederhergestellt wurde. Schon früher als $6^1/_2{}^h$, also der Zeit, zu welcher die Österreicher auf eine Entfernung von 2 bis $2^1/_2$ Seemeilen in Frontlinie mit gestoppten Maschinen vor der Hafeneinfahrt hielten, standen ihm die 4 Panzerschiffe „Maria Pia", „San Martino", „Principe di Carignano" und „Castelfidardo" sowie die 4 Holzfregatten „Maria Adelaide", „Duca di Genova", „Gaëta" und „Garibaldi", die Schraubenkorvette „Etna", die Schraubenkanonenboote „Montebello", „Confienza" und „Vinzaglio" sowie die Raddampfkorvetten „Guiscardo" und „Ettore Fieramosca" vollkommen dampf- und gefechtsbereit zur Disposition. Die Verfassung des „Rè d'Italia" und der beiden Panzerkorvetten „Terribile" und „Formidabile" war um diese Zeit schon eine derartige, daß auf ihr baldigstes Eintreten in die Aktion ebenfalls mit Sicherheit gerechnet werden konnte, wie sie tatsächlich auch ungefähr eine Viertelstunde später sich in Bewegung setzten. Nur auf „Rè di Portogallo" und „Ancona" sowie auf die beiden Panzerkanonenboote

„Palestro" und „Varese" war aus den uns bekannten Gründen um $6^1/_2{}^h$ noch nicht mit Bestimmtheit zu rechnen. Wir wollen daher dieselben vorläufig noch außer Betracht lassen und bloß die oben genannten 7 Panzerschiffe, 5 schweren und 3 leichten Holzschiffe sowie die 2 Raddampfkorvetten als augenblicklich verfügbare Kombattanten ansehen.[1])

Entschloß sich Admiral Persano, dieselben auf der Rhede rasch in Frontlinie zu formieren, die Panzerschiffe im ersten, die Holzschiffe im zweiten Treffen, und warf er sich mit dieser Macht noch vor $7^h$, um welche Zeit erst die österreichische Eskadre sich zum Rückzuge anschickte, derselben entgegen, so verhinderte er für alle Fälle den Rückzug des Gegners und zwang ihn, das Gefecht vor Ancona unter Umständen anzunehmen, bei welchen die Übermacht der italienischen Flotte alsbald zur Geltung kommen mußte. Hiedurch wäre unzweifelhaft die Lage des österreichischen Admirals, der, von seiner Operationsbasis entfernt, mit unzureichenden Kräften das Gefecht mit dem größten Teile der italienischen Flotte unter den Kanonen Anconas hätte annehmen müssen, zu einer sehr kritischen geworden und, wenn auch die Österreicher den Sieg gewiß teuer verkauft hätten, so ist doch nicht abzusehen, welchen Verlusten dieselben ausgesetzt werden konnten.

Dadurch nun, daß Admiral Persano diesen einzigen für ihn Erfolg verheißenden Ausweg nicht einschlug, sondern die unglückliche Idee hatte, die Formation der Flotte drei Meilen nördlich unter Monte Conero vorzunehmen, beging er einen großen Fehler, der sich, ganz abgesehen von dem ungünstigen moralischen Eindrucke, den er hervorbringen mußte, noch dadurch rächte, daß er, wie erwähnt, dem österreichischen Admiral die Zeit ließ, sich ganz unbehelligt zurückzuziehen und einen bedeutenden Vorsprung zu gewinnen.

Hierüber herrschte auf der italienischen Flotte auch nur eine Meinung und mit Ausnahme des Stabschefs d'Amico, der wahrscheinlich der geistige Urheber dieser Maßregel gewesen sein dürfte, fand sich unter sämtlichen Kommandanten und Offizieren, die während des Prozesses Persano über diesen Punkt vernommen wurden, auch nicht einer, der diese Idee nicht verworfen und nicht als eine sehr unglückliche bezeichnet hätte.

Aber selbst noch in dem Augenblicke, wo die italienische Flotte, bereits in zwei Kolonnen geordnet, wieder gegen Norden gewendet hatte

---

[1]) Die 2 Radavisos „Messaggiere" und „Esploratore" hatten eine so schwache Bestückung, daß wir dieselben bezüglich ihrer militärischen Stärke außer Betracht lassen.

und die österreichische Eskadre sich ungefähr 7 bis 8 Seemeilen von Ancona entfernt befinden konnte, hätte es für den Admiral Persano noch eine Ehrensache sein müssen, wenigstens den Versuch zu machen, mit seinen besten Läufern die österreichische Eskadre zu verfolgen und, wenn möglich, sie zum Gefechte zu zwingen. Gerade die intaktesten seiner Panzerschiffe waren auch die besten Läufer der Flotte und es wäre vielleicht noch gelungen, mit denselben ein hinhaltendes Gefecht so lange zu führen, bis die anderen Schiffe mit Ausnahme des „Rè di Portogallo“ und der „Ancona“ inzwischen auf dem Kampfplatze erschienen. Auf jeden Fall wäre aber wenigstens durch diesen Versuch der bei der Flotte hervorgebrachte ungünstige Eindruck verwischt und ein gewisser moralischer Erfolg, der unter den obwaltenden Umständen höchst wünschenswert war, erzielt worden.

So aber steuerte Admiral Persano statt gegen die österreichische Eskadre nach Ancona und berief erst einen Kriegsrat, während dessen Dauer die ganze Flotte die Fahrt eingestellt hatte und die Österreicher fast vom Horizonte verschwanden. Bei diesem Kriegsrate schilderte er den versammelten Offizieren den Zustand einiger Schiffe in übertriebener Weise, schützte außerdem seine Instruktionen vor, obschon gerade diese, wie wir gesehen haben, im Punkte 1 es ihm zur Pflicht machten, „das Adriatische Meer von den feindlichen Kriegsschiffen zu säubern, dieselben anzugreifen oder zu blockieren, wo immer sie sich befinden“, und veranlaßte diese Offfziere hiedurch zur Abgabe eines Urteils, welches sie schwerlich gefällt hätten, wenn sie früher befragt oder wenn ihnen der wirkliche Stand der Dinge auf eine minder entstellte Art und Weise mitgeteilt worden wäre. Es kann schließlich nicht sehr wundernehmen, wenn diese Offiziere, nachdem sie bei ihrem kommandierenden Admiral kein besonderes Verlangen mehr wahrnahmen, den Feind zu verfolgen, nun, wo derselbe bereits in einer beträchtlichen Entfernung war, sich von den vorgebrachten Einwänden beeinflussen ließen und wenn sie deshalb von einer Verfolgung desselben Abstand nahmen.

Admiral Persano versuchte sein Verhalten und insbesondere die Formierung der Flotte unter Monte Conero damit zu rechtfertigen, daß er glaubte, Admiral Tegetthoff wäre in der wirklichen Absicht gekommen, ihm eine Schlacht anzubieten, und er legte ein besonderes Gewicht darauf, daß der österreichische Admiral nicht so lange gewartet habe, bis er seine Formation vollzogen, um in geschlossener Ordnung ihm entgegengehen zu können. Fürwahr, eine etwas sonderbare und naive Zumutung! Als ob Admiral Tegetthoff durch sein Erscheinen vor

Ancona verpflichtet gewesen wäre, darauf zu warten, bis die italienische Flotte sich vollständig geordnet und formiert hatte, um dann mit dieser bedeutenden Übermacht unter ungünstigen Verhältnissen den Kampf aufzunehmen!

Der österreichische Admiral handelte eben, wie es seine Interessen verlangten und die Umstände ihm geboten, seinen Instruktionen gemäß, nicht aber, wie es dem Gegner passend und wünschenswert gewesen wäre. Es mußte die Sache des Admirals Persano sein, sich die Gelegenheit, in die Aktion zu kommen, nicht entgehen zu lassen, daher rasch und umsichtig die Dispositionen hiezu zu treffen sowie alles aufzubieten, damit die österreichische Eskadre nicht unbelästigt sich zurückziehen könne.

Die Bemühungen des Admirals Persano, sein Verhalten am 27. Juni zu rechtfertigen, zerfallen daher in nichts und es ist wohl begreiflich, wenn in dem später gegen ihn geführten Prozesse, auf den wir noch zurückkommen werden, die Anklage den schweren Vorwurf gegen ihn erhob: „er habe es nicht verstanden, an jenem Tage von den ihm unterstehenden Streitmitteln den entsprechenden Gebrauch zu machen und die ihm aufgetragenen Befehle auszuführen". — Das schlimmste und schwerwiegendste Ergebnis der ganzen Affäre war aber wohl jenes, daß Admiral Persano, der sich ohnehin keiner großen Sympathien bei der Flotte erfreute, sein Ansehen eingebüßt und die letztere das Vertrauen in ihren Führer vollends verloren hatte.

Federgewandt und in den von ihm beliebten phrasenreichen Ausdrücken zeigte der Admiral, nachdem die Flotte geankert hatte, dem Marineminister das Ereignis telegraphisch in folgender Art an: „Bei Morgendämmerung Erscheinen der feindlichen Flotte. Wir uns in Bewegung gesetzt, sie anzugreifen. Dieselbe, unsere zur Formierung nötige Zeit benützend, ergriff die Flucht und verschwand."

Nicht besonders erbaut von dem kurzen Inhalte des Telegrammes über einen so wichtigen Vorfall und nichts Gutes ahnend, verlangte der Minister umgehend nähere Details über denselben, worauf dann der Admiral das nachstehende Telegramm absandte: „Bei Morgendämmerung erschien vor Ancona österreichische Eskadre. Wir hatten „Rè d'Italia" mit Entzündung der Kohlen in den Depots; Maschine des „Rè di Portogallo" fast undienstbar, die der „Ancona" noch schlechter; Maschinisten des „Palestro" und „Varese" wollten ihre Ausschiffung; „Terribile" mit halber Batterie, „Carignano" die seinige noch nicht installiert, alle Schiffe Kohlen machend. Trotzdem waren wir in kurzer Zeit bereit, den Feind

anzugreifen, der, als er unsere Formierung wahrnahm, die Flucht ergriff, gegen Pola steuernd. Wieder vor Anker gegangen, um die Schäden gut zu machen. Die in Ordnung befindlichen Schiffe haben Kreuzung außerhalb des Hafens. Nötigenfalls werde ich meine Flagge auf dem „San Martino" hissen. Bitte um alsogleiche Zuweisung von sehr schnellen Dampfern und ebenso von tüchtigen Maschinisten."

Nach unserer früheren Darstellung ist es nun leicht zu beurteilen, welcher Übertreibungen Admiral Persano sich in diesem Berichte an den Minister bediente und wie wenig streng er es mit der Wahrheit nahm.

Der Minister, überzeugt von der keinen Tadel zulassenden Handlungsweise des Admirals, antwortete: „Erhoffte diesen Morgen die Nachricht von Ihrem Siege, aber der Feind wagte es nicht, Sie zu erwarten. Ich kenne den Zustand der Schiffe bei der Flotte. Ich mache alle möglichen Anstrengungen, um den Bedürfnissen abzuhelfen, wo sich solche noch herausstellen. 18 Maschinisten aus Frankreich sind bereits unterwegs und der Befehl erlassen, alle in den Departements befindlichen zur Flotte zu schicken. Ich habe vier Schnelldampfer gemietet, die bestimmtesten Befehle erteilt, auf daß allen ihren Bedürfnissen entsprochen werde; treffen Sie unterdessen derartige Dispositionen, damit der Feind Sie stets vorbereitet finde. Bitte, mir mitzuteilen, ob das Feuer in den Kohlendepots gedämpft wurde und in was die Schäden der Maschine des „Rè di Portogallo" bestehen. „Governolo", „Archimede" und „Vesuvio" in Messina vor Anker. Die Regierung würdigt vollkommen Ihre Bemühungen um die Ausrüstung der Flotte und ist stets bereit, Ihnen das zu bewilligen, was Sie verlangen."

Hierauf wieder der Admiral: „Meinen Dank aus vollem Herzen (grazie col cuore); Feuer bewältigt; Maschine des „Rè di Portogallo" nahm Schaden infolge Unachtsamkeit des ersten Maschinisten; jene der „Ancona" bedarf Reparaturen, die in vier Tagen beendet sein können. Anderen Übelständen helfe nach Möglichkeit ab."

Wir haben diese telegraphische Korrespondenz zwischen dem Admiral und dem Marineminister hauptsächlich aus dem Grunde angeführt, um zu zeigen, in welchem Grade es der erstere verstand, den Minister über den wirklichen Zustand der Schiffe im dunklen zu lassen, mit einem großen Wortschwall über die Hauptpunkte hinwegzugleiten und so den üblen Eindruck seiner Untätigkeit am 27. zu verwischen. Man ersieht ferner hieraus, daß er dem Minister die verschiedenen Vorkommnisse stets in den stärksten Farben auftrug, und, wenn der letztere dann nähere

Details zu wissen wünschte, ergab es sich gewöhnlich, daß man den gemeldeten Übelständen bereits abgeholfen hatte, so daß es eigentlich gar nicht notwendig gewesen wäre, so viel Aufhebens daraus zu machen.

Dies war beispielsweise mit den Maschinisten des „Palestro“ und „Varese“ der Fall, die am 27. tatsächlich erst im Laufe des Nachmittags ausgeschifft wurden, somit während des Vormittags noch auf ihren Schiffen waren und den Dienst versahen, bis sie von Maschinisten des „Washington“ und der „Indipendenza“ abgelöst wurden. Es ist nicht ohne Interesse und man gewinnt überhaupt einen merkwürdigen Einblick in das Verhältnis des Admirals Persano zum Marineminister sowie auch in die Art der Geschäftsführung und Befehlsgebung des letzteren, wenn man die Menge von Privatbriefen durchsieht,[1]) die in weitaus größerer Anzahl als die dienstlichen zwischen den beiden gewechselt und in denen die wichtigsten Angelegenheiten in einer Art behandelt werden, daß sie hiedurch gewissermaßen einen halbamtlichen Charakter erlangen. Manchmal hat es fast den Anschein, als ob der Admiral dem Minister Weisungen erteile, wie er die Dinge angesehen wissen wolle, wie vorzugehen sei und welche Verfügungen man zu treffen habe. Er erscheint dann weniger als der Subordinierte des Ministers, sondern mehr als ein politischer Parteifreund und maritimer Ratgeber desselben, der sich auch selbständig etwas erlauben darf, ohne deshalb einen Tadel von der höchsten Stelle befürchten zu müssen. Ein andermal jedoch genügen ihm wieder seine Instruktionen nicht, er will auch nicht selbst eine Entscheidung treffen, will gedeckt sein und verlangt vom Minister ganz spezielle Befehle über das, was er beginnen soll.

So schrieb zum Beispiel Admiral Persano am 28. dem Marineminister bezüglich des Erscheinens der österreichischen Eskadre vor Ancona unter anderem folgendes:

„Ich glaube, es sind da nur drei Fälle denkbar:

entweder glaubte der Admiral Tegetthoff, uns zur Nachtzeit zu überraschen, und irrte sich in seinen Berechnungen bezüglich der Geschwindigkeit, die ihn erst gegen Morgen ankommen ließ,

oder glaubte er, daß wir noch nicht hier wären,

---

[1]) Diese Privatbriefe sind zum größten Teile enthalten in dem von uns angeführten Werke: „Rendiconti delle udienze pubbliche dell' alta Corte di giustizia nel dibattimento della causa contro l' ammiraglio senatore conte Carlo Pellion di Persano. Firenze 1867. Cotta & Co. A. d. V.

oder er hatte irgend einen anderen Hinterhalt im Auge, in den er uns hineinfallen lassen wollte. Ich sage dies aus dem Grunde, weil, wenn er wirklich in der Absicht gekommen wäre, uns eine Schlacht anzubieten, er uns doch ohne allen Zweifel außerhalb Kanonenschußdistanz erwartet hätte, und wir hätten ihn dann wohl angreifen müssen. Fünf (Panzerschiffe) wir, sechs sie (die Österreicher), sechs sagen wir, wenn auch die weniger brauchbaren unserer Panzerschiffe mit ins Gefecht eintraten, eine böse Sache (brutta cosa), aber ich hätte mich auf keinen Fall enthalten können, gegen den Feind zu laufen. Glücklicherweise ist er abgezogen, ohne uns zu erwarten; ich sage nicht ohne Grund: glücklicherweise, denn wir müssen vor allem uns unserer Übermacht bedienen, um den Feind zu vernichten und dürfen nicht Gefahr laufen, zu verlieren auf Unkosten Italiens. Glauben Sie nicht auch so? Wir haben noch Zeit für alles. Einstweilen habe ich meine Vorkehrungen derartig getroffen, auf daß, wenn er nochmals in unseren Gewässern erscheinen sollte, er es schwer würde vermeiden können, uns eine Schlacht zu liefern. Nichtsdestoweniger hätte ich gerne den „Affondatore“ bei mir, um eines vollständigen Sieges sicher zu sein. Urgieren Sie doch, damit er mir mit größtmöglichster Beschleunigung zugeschickt werde, ebenso die Schiffe der Flotte, welche sich in Messina befinden. So wie ich hievon in Kenntnis gesetzt bin, werde ich ihnen entgegengehen und dann schon auf die bestmöglichste Art operieren, um die feindliche Flotte zu verlocken, mir eine Schlacht zu liefern, und sie zu vernichten, wenn es zur Tat kommt. Falls ich etwas gegen die Forts unternehmen soll, so sagen Sie mir es und auf welche Art; ich werde dann gleich darauf losgehen. Aber sagen Sie mir, was ich unternehmen soll. Bis jetzt habe ich keine anderen Instruktionen als jene, welche besagen, die feindliche Flotte zu vernichten und das hoffe ich zu tun.“

Daß ein solches Verhältnis zwischen dem Minister und dem Admiral der Flotte bei einem Charakter wie der Persanos, welcher an und für sich schwer zu behandeln war und eine ziemlich starke Dosis von Selbstgefühl besaß, kein glückliches, den Dienst förderndes sein konnte, ist nach dem Gesagten leicht einzusehen. Admiral Persano war stets ein Freund großer Worte sowie leichter, gefahrloser Erfolge gewesen. Dies läßt sich nicht leugnen und sein Verhalten vor Ancona und Gaeta im Jahre 1860 spricht am besten hiefür. Seine Hauptsorge war immer die, im Besitze einer starken und imponierenden Übermacht zu sein, um mit derselben auf eine leichte Art operieren und den Feind gewissermaßen erdrücken zu können. Den Sieg, wenn es die Umstände

erforderten, mit geringeren Streitmitteln kühn und mutig zu erringen, was natürlicherweise auch mehr Verluste und Opfer zur Folge haben konnte, dies war weniger nach seinem Geschmack; da berief er sich stets darauf, daß es „zum Schaden Italiens" ausfallen könnte, wie die von ihm beliebte Phrase lautete. Es erklärt sich hiemit auch die auffallende Hast, mit welcher er die Zusendung des Widderschiffes „Affondatore" beim Minister betreibt, da fast kein Tag vergeht, ohne daß er nicht auf diesen Punkt zurückkommt.

Er mußte sich ganz besonders leichte Erfolge von der Leistungsfähigkeit dieses Schiffes mit seinen 300pfündigen Armstronggeschützen und seiner mächtigen Ramme versprechen und doch sollte, wie wir später sehen werden, durch eine Ironie des Schicksals gerade dieses Schiff bestimmt sein, seinen Ruhm sowie seine persönliche Ehre in so hohem Maße zu verdunkeln.

Schon am 30. schreibt er wieder dem Minister: „Nachdem wir einmal absolut siegen müssen, so bleibt auch nichts anderes übrig, als dem Feinde nur mit dem vollen Bewußtsein des Erfolges entgegenzugehen. Ihr Rat, noch zu warten, ist deshalb auch ein sehr vernünftiger und auch der meine. Ich bitte Sie nochmals, die Absendung des „Affondatore" zu beschleunigen; so wie er mit den anderen Schiffen von Messina abgeht, werde ich ihm entgegenkommen."

An diesem Tage zeigt er dem Minister den Zusammenstoß des „San Martino" mit der „Maria Pia", der am 27. während der Formierung der Flotte unter Monte Conero stattgefunden hatte, in folgender Weise an: „San Martino" im Hafen eingelaufen mit schwerer Havarie infolge Zusammenstoßes mit der „Maria Pia". Ich bin schon ganz hergenommen von den Fatiguen. Je mehr Widerwärtigkeiten sich ergeben desto mehr muß man sie zu besiegen verstehen und ich werde sie besiegen." Der Minister, alarmiert über diesen neuen höchst unliebsamen Vorfall, verlangt nähere Details. Schon den nächsten Tag antwortet der Admiral, daß die Reparaturen der erlittenen Schäden bereits in Angriff genommen seien, und am 3. Juli meldet er den „San Martino" wieder seebereit. Die ganze Havarie hatte darin bestanden, daß durch den Stoß zwei Eisenblechplatten vorne entzwei gegangen sowie eine Panzerplatte ungefähr zwei Zoll verrückt worden war.

In einem Schreiben vom 3. Juli teilte er dem Minister mit, daß die Flotte bereit sei, „sich dem Feinde gegenüberzustellen (a traversarsi al nemico)", daß er fünf der schnellsten Panzerschiffe unter Kontreadmiral Vacca beständig auf Kreuzung vor Ancona habe mit der Ordre, den

Feind sofort anzugreifen, wenn er sich zeige; daß während der Nacht ein Kanonenboot auf 500 *m* Distanz vor der Hafeneinfahrt als Ausluger halte und vier Dampfbarkassen unter dem Befehle eines Linienschiffskapitäns um die geankerten Schiffe Ronden vornähmen, daß er alles selbst mit eigenen Augen sehen wolle und weder sich selbst noch anderen Ruhe gönne. Er habe dem Prinzen (di Carignano, dem obersten Chef des Admiralitätsrates) geschrieben und ihm auseinandergesetzt, daß man unter den gegenwärtigen Umständen alle verfügbaren Seestreitkräfte zusammenziehen und vereinen, sich mit starken Geschützen vorsehen müsse, um zur Blockade des Feindes „in seinem starken Neste (nel suo forte nido)" zu schreiten; es wären sodann mit den Holzschiffen in Begleitung von ein bis zwei Panzerschiffen Ausschiffungen vorzunehmen, Istrien und Dalmatien zu insurgieren, die Werften des Lloyd zu zerstören u. s. w., u. s. w. Vorläufig sei man damit beschäftigt, sich militärisch auszubilden. Aber auch in diesem Schreiben kommt er zum Schlusse wieder auf sein Lieblingsthema, die schleunigste Absendung des „Affondatore", zu sprechen und beschwört den Minister, diesbezüglich keine Zeit zu verlieren.

Zufriedengestellt von dieser anscheinend den besten Erfolg versprechenden Tätigkeit des kommandierenden Admirals spricht der Minister in seinem Antwortschreiben demselben die wärmste Anerkennung hiefür aus, nicht ohne darauf hinzuweisen, daß gerade jetzt der Zeitpunkt sich nähere, in welchem eine Aktion der Flotte von ungemeiner Wichtigkeit und Tragweite sein werde. Und als ob er gewissermaßen befürchte, daß der Admiral nach seinen vielversprechenden Meldungen nun vielleicht in das Gegenteil umschlagen und sich im Tatendrange zu einer voreiligen Handlung hinreißen lassen könnte, legt er ihm ans Herz, zwar ein wachsames Auge für den Feind zu haben, aber ja nicht in ungerechtfertigter Weise die Flotte oder einen Teil derselben zu kompromittieren.

Er übermittelte ihm auch einen Brief mit Kundschaftsnachrichten vom Feinde, die bis zum 2. Juli reichten, nach welchen der österreichische Admiral angeblich auf der Rhede von Fasana seine Schiffsbemannungen ungewöhnlich verstärkt habe, besonders mit Scharfschützen und Freiwilligen, daß er dieselben vorzüglich zum Enterkampfe ausbilde und sie zu diesem Zwecke im Gebrauche von Handgranaten einübe sowie daß er hauptsächlich auf Erfolge durch den Enterkampf hoffe, was bei dem bekannten kühnen Charakter des feindlichen Admirals, der geschworen habe, Persano entweder tot oder lebendig in seine Hände zu bekommen, nicht unwahrscheinlich sei.

Die Antwort Persanos, der von diesen Mitteilungen gerade nicht sehr erbaut gewesen zu sein scheint, ist zu bezeichnend für denselben und die Meinung, die er von seinen eigenen Mannschaften hegte, als daß wir uns versagen könnten, derselben hier einen Platz einzuräumen. Nachdem er dem Minister seinerseits Elogen über dessen Tätigkeit und Fürsorge gemacht, schreibt er bezüglich der erhaltenen Kundschaftsnachricht folgendes:

„Seien Sie unbesorgt, ich werde nicht mit verbundenen Augen darauf losgehen. Wenn ich eine Schlacht zu liefern haben sollte, so werde ich schon trachten, sie in pflichtschuldiger Art und Weise zu liefern. (Se avrò a dar battaglia, procurerò di farlo a dovere.) Meine Leute sind noch nicht fähig, eine Enterung abzuwehren, deshalb werde ich trachten, einer solchen auszuweichen. Ich habe genug Mühe gehabt, sie dahin zu bringen, mittelmäßig zu schießen. Wenn sie Mann an Mann kämpfen müßten, würden sie wohl den kürzeren ziehen. (Se dovessero combattere corpo a corpo farebbero cattiva prova.) Man kann Kriegsleute nicht so in aller Eile schaffen, dazu braucht es Monate und Jahre; es sind ja größtenteils Rekruten, besonders bei der Marineinfanterie. Aber was ist da zu machen? Das ist ein Ding der Unmöglichkeit; deshalb werden wir uns vorsehen, wie wir am besten vorzugehen haben. Ich habe nicht die Prätension, Tegetthoff tot oder lebendig in meine Gewalt bekommen zu wollen, aber ich werde mein möglichstes tun, auf daß auch er mich nicht bekomme weder auf die eine noch die andere Art.

Ich habe Ihnen heute telegraphiert, die „Europa“[1]) zu mieten, und Sie schreiben mir inzwischen, daß es bereits geschehen sei. Gott segne Sie dafür! Ich glaubte, ein tätiger Mann zu sein, ich sehe aber, Sie sind es noch mehr wie ich. Wenn wir die Ankunft des „Affondatore“ abwarten könnten, wäre das keine üble Sache, denn ich möchte mit diesem Schiffe, mich auf seine Schnelligkeit verlassend, einen kühnen Handstreich ausführen.

Ich hatte immer alle Achtung vor Tegetthoff, aber nun, wo ich gesehen habe, daß er es verstand, einer Schlacht auszuweichen, um nicht einer Übermacht gegenüber zu stehen, [2]) halte ich ihn geradezu für einen großen Mann. Ich wäre dessen nicht fähig gewesen.“

---

[1]) Wieder ein Schnelldampfer.

[2]) Admiral Persano gesteht somit zu, am 27. Juni eine Übermacht in seiner Hand vereinigt gehabt zu haben, die geeignet war, seinen Gegner zum Rückzug zu veranlassen. Man vergleiche damit seinen Bericht an den Marineminister, Seite 94.

A. d. V.

So schrieb Admiral Graf Carlo Pellion di Persano! Wir glauben, dem Leser damit hinreichend Gelegenheit geboten zu haben, sich ein Urteil über den Charakter und die Fähigkeit desselben zu bilden.

Inzwischen war die Schlacht von Königgrätz geschlagen worden und der Kaiser von Österreich hatte Venetien an den Kaiser der Franzosen abgetreten, die Mediation Frankreichs behufs Verhandlungen, die zum Frieden führen sollten, annehmend. Es ist begreiflich, wenn sich das Nationalgefühl der Italiener bei dem Gedanken aufbäumte, diese Provinz nunmehr von dem Kaiser der Franzosen gewissermaßen als Geschenk annehmen zu sollen, während man sich doch stark genug glaubte, sie dem Feinde mit Waffengewalt entreißen zu können. Allerdings hatte der Verlust der Schlacht von Custozza die Sachlage etwas geändert, aber man gab sich noch nicht für verloren und vornehmlich aus diesem Grunde waren die Augen ganz Italiens auf seine Flotte, die man der österreichischen überlegen wußte, gerichtet, in der Hoffnung, daß diese noch im stande sein werde, eine Wendung der Dinge herbeizuführen. Außerdem handelte es sich für die italienische Regierung auch noch darum, irgend einen Territorialbesitz, sei es in Istrien oder Dalmatien, in ihrer Gewalt zu haben, um bei den Friedensverhandlungen nachdrücklicher auftreten, eventuell diesen Besitz gegen Welschtirol, das man so sehnlich wünschte, austauschen zu können.

Noch am selben Tage daher, an dem die Nachricht von der Zession Venetiens an den Kaiser der Franzosen eintraf, 5. Juli, telegraphierte der Marineminister dem Admiral:

„Schwerwiegende Gründe machen die Fertigstellung der Flotte dringend notwendig. Ich habe den „Carlo Alberto", „Principe Umberto" und „Governolo" nach Neapel abgehen, die Beendigung der Arbeiten am „Affondatore" betreiben lassen; teilen Sie mir mit, wann die Flotte bereit sein könnte, in See zu gehen, und aus welchen Schiffen sie bestände."

Die Antwort des Admirals lautete:

„Die ganze Flotte ist bereit, in See zu gehen; sogleich, wenn dringend notwendig; noch zwei Tage wären erforderlich, wenn man die Geschütze installiert haben will und die Rapperte anlangen.[1]) Die anderen Mängel

[1]) Mit der Installation der in Rede stehenden Geschütze hatte es folgendes Bewandtnis: Ende Juni waren aus England 6 Stück 20 *cm* Armstronggeschütze angelangt, von denen die Panzerkanonenbote „Palestro" und „Varese" sowie der „Rè d'Italia" e 2 gegen ihre Cavalligeschütze auswechseln sollten. Da aber die hiezu gehörigen Rapperte nicht gleichzeitig mit angekommen waren, so verzögerte sich dieser Austausch und hatte aus diesem Anlasse in den Tagen vom 30. Juni bis 5. Juli ein lebhafter Depeschenwechsel mit dem Marineministerium stattgefunden. A. d. V.

sind von keiner Bedeutung. Ich bedarf neuer Instruktionen, denn die gegenwärtig in Kraft bestehenden datieren noch vom 8. Juni; ich werde mich noch an dieselben halten, falls ich nicht inzwischen andere Befehle oder Weisungen erhalten sollte."

Gleich darauf sandte er noch das folgende Telegramm ab:

„Bis zur Ankunft der „Stella d'Italia" und des „Flavio Gioja" (der vom Minister gemieteten und ihm angekündigten Schnelldampfer) kann ich keine Schiffe detachieren. Ich möchte gern ein gleich starkes wie schnelles Schiff haben, besitze aber keines. Bitte, die Absendung des „Affondatore" zu beschleunigen. Enternetze nicht gesehen. Rapperte erwarte ich heute abends. Ich hoffe, daß man keinen Frieden schließen wird, ohne früher noch zu kämpfen. Ich benötige noch einen Flaggenadjutanten, damit einer beständig im Dienste sein kann, einer im Korveedienste und einer freibleibt."

Der Marineminister antwortete sofort zurück:

„Der Vorschlag des Kaisers der Franzosen verhindert nicht die Feindseligkeiten; im Gegenteile, eine Aktion mit glücklichem Erfolge wäre von großem Vorteile. Beschleunigen Sie die Vollendung der Arbeiten; auf jeden Fall verlassen Sie die Rhede und halten Sie sich außerhalb unter Dampf. Ich betreibe die Angelegenheit bezüglich der Rapperte, deren Ankunft infolge von Überfüllung der Frachten auf der Bahn verzögert wurde. Absendung des „Affondatore" urgiert. Morgen werden Sie neue Instruktionen erhalten. Wählen Sie sich selbst Ihren Flaggenadjutanten."

Man sollte glauben, daß es vorläufig genug des Depeschenwechsels zwischen dem Minister und dem Admiral gewesen wäre und der letztere sich begnügen konnte, die neuen Instruktionen abzuwarten und inzwischen auf die strikte Durchführung der ministeriellen Befehle hinzuarbeiten. Einem Manne von der Stellung des Admirals Persano, der sich noch dazu für einen großen Staatsmann hielt, konnte doch die kritische Lage, in die das Land versetzt worden war, sowie die erhöhte Bedeutung der Aufgabe, welche der Flotte hiedurch zufiel, nicht entgehen. Unter diesen Umständen durften daher auch die zu installierenden Armstronggeschütze für ihn von keiner derartigen Bedeutung sein, um das sofortige Auslaufen der Flotte zu behindern und nach Erhalt der Instruktionen denselben gemäß aktiv vorzugehen. Dies war jedoch bei Admiral Persano nicht der Fall.

Am 6. Juli telegraphierte er an den Minister:

„Ich bin bereit, ohne die Geschütze. Der Feind wird sich wahrscheinlich innerhalh Pola zurückgezogen haben. Erklären Sie sich, ich bitte darum, ob ich ihn auch angreifen soll, wenn er durch Forts geschützt

ist. Wenn der „Affondatore“ kommen würde, wäre es besser sonst gehe ich auch ohne denselben. Sie kennen die Lage und werden daher wissen, ob eine Schlacht genügt oder ob man vielmehr entscheidend siegen muß. (Se basti una buona battaglia o se pure occorre vincere sicuramente.)“

Endlich langten die ersehnten Rapperte der neuen Armstronggeschütze an, jedoch, wie der Admiral bemerkt, ohne von einer genügenden Munitionsdotation begleitet zu sein.

Der Minister scheint aber schon in die Eile des Admirals, auszulaufen, kein großes Vertrauen mehr zu besitzen und besteht darauf, daß die Flotte sofort die Rhede von Ancona verlasse. Er sendet noch am Abend des 6. abermals ein darauf bezügliches dringliches Telegramm ab, das folgendermaßen lautet:

„Lassen Sie in der Nacht die Flotte auslaufen. Sie soll sich in See unter Dampf halten und die Schiffe, welche Geschütze zu installieren haben, erwarten. Beschleunigen Sie dies. Der Kommandant Mantese wird morgen mit neuen Instruktionen für Sie ankommen. Die „Europa“ wird sofort, wie sie das Dock verlassen, zur Flotte stoßen.“

Trotz dieses deutlichen und peremptorischen Befehles lief Admiral Persano dennoch nicht mit der Flotte aus, sondern antwortete dem Minister:

„Ihr Telegramm erhalten. Während der Nacht die Avantgarde (die 5 Schiffe unter Kontreadmiral Vacca) draußen. Ich lasse nicht auslaufen, weil leicht eine Kollision entstehen könnte, indem diese nicht davon in Kenntnis ist. Morgen führe ich Ihren Befehl aus.“

Wir glauben, nicht weiter gehen zu sollen, sondern hiemit einen hinlänglichen Beitrag zur Beurteilung des Charakters des Admirals Persano sowie über die Art und Weise, wie derselbe die Befehle des Ministers zu vollziehen gewohnt war, geliefert zu haben.

Der Marineminister übersandte noch am 6. dem Admiral das nachstehende Schreiben, aus dem die zugespitzte Situation, in der man sich befand, so recht ersichtlich ist.

Florenz, 6. Juli 1866.

Mein lieber Admiral!

„Die Depesche, welche uns die Nachricht von dem Vorschlage überbrachte, den der Kaiser von Österreich dem Kaiser der Franzosen gemacht: ihm Venetien mit der Bedingung eines Waffenstillstandes

abzutreten, ist von so schwerwiegender Bedeutung und dieselbe verändert dermaßen die europäischen Verhältnisse, daß sie uns zu den ernstesten Betrachtungen führt.

Nach meinem Dafürhalten kann Italien Venedig vom Kaiser der Franzosen nicht annehmen; dasselbe ist stark genug, es den Händen der Österreicher mit Gewalt zu entreißen. Wenn auch die erste Schlacht nicht gewonnen wurde, so kann man doch auch nicht sagen, daß sie ganz verloren ging. Nur ein Teil des Heeres nahm an derselben teil und heute noch haben wir 200.000 Mann in der Po-Ebene und 600 Geschütze im Adriatischen Meere. Wir befinden uns deshalb auch noch keineswegs in einer solchen Lage, um eine derartige Beleidigung unserer nationalen Würde uns gefallen lassen zu müssen. Es erübrigt uns aber auch daher mehr denn je, an der Idee festzuhalten, zu kämpfen und unsere Unabhängigkeit durch unsere Waffen zu erringen.

Ich bitte Sie deshalb, die vollständige Bereitschaft der Flotte zu betreiben und sich derart klar zum Auslaufen zu halten, um den Feind in seinen Gewässern aufsuchen und hiebei nach den Instruktionen handeln zu können, die Ihnen zukommen werden, welche Instruktionen Sie nebst diesem Schreiben geheim zu halten haben.

Diesen Morgen wurde ein Ministerrat abgehalten und heute abend, sowie der Ministerpräsident (Ricasoli) angekommen sein wird, soll eine Entscheidung getroffen werden und infolge dieser Entscheidung kann es sich ergeben, daß man die Fortsetzung der Aktion durch die Flotte veranlassen wird.

Der Hauptinhalt der Instruktionen, welche Sie erhalten werden, ist, falls Ihnen keine anderen mehr zukommen sollten, der, die feindliche Flotte aufzusuchen, sie zu bekämpfen und in ihren Häfen zu blockieren. Nachdem dies geschehen und die Blockade nach jeder Richtung sichergestellt ist, haben Sie mit den disponiblen Kräften derartig zu operieren, um sich eines Punktes der feindlichen Küste oder einer Insel zu bemächtigen. Sie besitzen Elemente, welche genau zu beurteilen im stande sind, welchen Teil der feindlichen Küstenstrecke man zu diesem Zwecke mit Vorteil angreifen könnte. Unter den wichtigsten Punkten in dieser Beziehung erlaube ich mir, Ihnen Duino vorzuschlagen, in dessen Nähe der Knotenpunkt (Nabresina) der Eisenbahnen nach Triest, Laibach und Udine liegt.

Wenn Sie mit den Kräften, über die Sie verfügen, diesen Knotenpunkt zerstören könnten, würde dies von größtem Vorteile sein.

Der General La Marmora wünschte, daß Sie sich einer Passage zum Lagunengebiete Venedigs bemächtigen möchten, ohne jedoch deshalb die Stadt Venedig anzugreifen. Ich halte dies für eine sehr schwierige Sache, aber auch in dieser Hinsicht haben Sie Elemente unter Ihren Befehlen, die beurteilen können, ob diese Operation mit Aussicht auf einen Erfolg durchführbar ist oder nicht. Das Wichtigste von allem ist, daß Sie sich mit der Flotte vollkommen bereit halten, nötigenfalls selbst unter Dampf vor dem Hafen haltend. So können Sie dann am schnellsten etwas ausführen."

Den folgenden Tag, 7. Juli, überbrachte der Abgesandte des Ministers, Linienschiffskapitän Mantese, dem Admiral die angekündigten Instruktionen, deren Inhalt in 22 Artikeln abgefaßt, in wortgetreuer Übersetzung der nachstehende ist:

Florenz, 5. Juli 1866.

„1. Nach Erhalt der gegenwärtigen Instruktionen werden Eure Exzellenz mit der unter Ihren Befehlen stehenden Flotte sofort die feindliche Eskadre aufsuchen, dieselbe im Begegnungsfalle ohneweiters — gemäß den Instruktionen vom 8. Juni, Nr. 1014 — angreifen und das Gefecht behufs Herbeiführung eines vollständigen sowie entscheidenden Resultates bis zu den äußersten Konsequenzen führen.

2. Wenn die feindliche Eskadre oder eine Abteilung derselben mit der Absicht betroffen werden sollte, die Bewegungen vom 27. Juni zu wiederholen, haben Sie die österreichischen Schiffe anzugreifen und, im Falle der Feind sich zurückziehen sollte, ihn ohne Verzug zu verfolgen, sei es, um ihm den Rückzug in seine Häfen abzuschneiden und dergestalt zu zwingen eine Schlacht anzunehmen oder um ihn blockiert zu halten, falls es ihm gelingen sollte, sich zurückziehen zu können.

3. Wenn die österreichische Eskadre sich unter dem Schutze der Befestigungen von Pola zurückgezogen befinden sollte oder falls es ihr, von unserer Flotte gejagt, gelingen sollte, in diesen Hafen einzulaufen, werden Eure Exzellenz Pola mit hinreichenden Streitkräften blockieren und sich dabei auf eine entsprechende Entfernung von den Befestigungen halten, welche Pola und die Rhede von Fasana verteidigen.

4. Falls sich die feindliche Flotte nach Venedig oder einem anderen Kriegshafen zurückziehen sollte, werden sich Eure Exzellenz auf analoge Weise, wie im vorhergehenden Absatze vorgeschrieben, verhalten. Betreffs

der Städte Venedig und Triest wird hiemit das in den Instruktionen vom 8. Juni über dieselben Erwähnte vollinhaltlich bestätigt.

5. Falls sich die österreichische Eskadre in den verschiedenen befestigten Häfen ihres ausgedehnten Küstengebietes zerstreut halten sollte, werden Euer Exzellenz dafür Sorge tragen, daß die Flotte in bezüglich ihrer Offensiv- und Defensivstärke gut zusammengestellten Gruppen geteilt und mit denselben die österreichischen Schiffe in den Häfen, in welche sie sich geflüchtet, stets in strenger Kontrolle gehalten werden. Solche Häfen wären: Triest, Pola, Fiume, Lussin, Zara, Castelli di Spalato, Lissa, Canale di Calamotta und die Bocche di Cattaro. Je nach den Umständen werden Euere Exzellenz so viel Gruppen absenden, als gerade zu diesem Zwecke angezeigt erscheinen, und sich mit ihnen dergestalt beständig in Verbindung halten, damit sie nicht zufällig von vereinten Abteilungen des Feindes oder von einer Übermacht überrascht werden.

6. Falls sich die österreichische Eskadre nicht nach Pola zurückziehen sollte oder falls man dort nur einen Teil derselben vor Anker finden sollte, erwächst die Notwendigkeit, mit der größten Umsicht einen wohlorganisierten Kreuzungsdienst zu etablieren, um Nachrichten zu erlangen, wo sich der Feind befinde und in welche Häfen er sich zurückgezogen habe.

7. Der Dienst der Ausluger im Seekriege gewinnt noch eine erhöhte Bedeutung im Adriatischen Meere, welches so von Inseln und Kanälen durchschnitten ist, die dem Feinde einen sicheren Schutz gewähren, die Bewegungen desselben verbergen und auf diese Weise Überraschungen leicht Vorschub leisten. Tragen Sie daher Sorge, nach Ancona Instruktionen bezüglich der von der Regierung gemieteten leichten Schiffe zu schicken, welche man Ihnen sofort zusenden wird, sobald sie fertiggestellt sein werden.

8. Es wird bemerkt, daß der Dienst der Ausluger ausschließlich sich darauf zu beschränken hat, den Feind zu entdecken, sich von seiner Stärke Gewißheit zu verschaffen, das Gros der Flotte vor Überraschungen zu bewahren und Kundschaftsnachrichten zu erlangen. Die Ausluger haben sich in keinerlei Gefecht einzulassen, aber, im Falle der Feind fliehen sollte, in aller Eile den Admiral oder kommandierenden Offizier hievon zu verständigen.

9. Der Hauptzweck unserer Kampagne im Adriatischen Meere muß vor allem darin bestehen, uns zum Herrn desselben zu machen und dieses Meer von der österreichischen Flotte zu befreien; im Begegnungs-

falle ist deshalb der Feind anzugreifen, zu verfolgen und zu besiegen oder wenigstens, soviel es angeht, in seine Häfen zu jagen und dort in einer Weise zu blockieren, daß er aus denselben nicht herauskönne.

10. Nachdem die Blockade der österreichischen Eskadre in Pola etabliert und sichergestellt ist, werden sich Eure Exzellenz der Insel Cherso bemächtigen, von wo aus Sie sich in beständiger Verbindung mit jenen Schiffen halten werden, welche für die Blockade Polas bestimmt sind. Von diesem Punkte können Sie nebstdem, daß Sie die Sicherung der Blockadedivision von Pola stets im Auge behalten, Fiume und den Quarnero überwachen sowie auch die Kanäle von Oberdalmatien. Der letztgenannte Zweck kann vielleicht die Okkupation Meladas notwendig machen, nachdem dieses die inneren Kanäle beherrscht und die See von außen. Nötigenfalls können Eure Exzellenz versuchen, die zum Ankerplatz für die Schiffe gewählte Lokalität mittelst provisorischer Befestigungen am Lande zu sichern, damit dieselben besser geschützt werden und damit auch dieser Punkt sich eventuell in der Verfassung befinde, eine Sendung Landungstruppen aufzunehmen. Einige Schiffsgeschütze mit den sonstigen Hilfsmitteln, welche Kriegsschiffe bieten, können dazu dienen, um die okkupierte Position sicherer zu machen. Auch ein Signal- und Telegraphendienst müßte auf den dominierenden Höhen eingerichtet werden, um von den Bewegungen des Feindes rasch in Kenntnis gesetzt zu sein.

11. Immer den Fall vorausgesetzt, daß die feindlichen Streitkräfte neutralisiert sind, sei dies durch ein Gefecht oder durch die Blockade, werden Eure Exzellenz versuchen, sich mittelst eines Handstreiches der Eisenbahn zu bemächtigen, die, längs der Küste am Golfe von Duino sich hinziehend, ihre Kopfstation in Nabresina hat, von wo aus sich die Linien nach Triest, Venedig und Wien abzweigen. Diese Expedition hätte zum Zwecke, die Eisenbahn- und Telegraphendrähte zu zerstören. Sie werden jedoch aufmerksnm gemacht, daß die Österreicher in der Nähe dieser Gegend eine Beobachtungstruppe im Lager stehen haben.

12. Werden Sie die Rhede von Triest besuchen und die dort vor Anker befindlichen österreichischen Kriegsschiffe als Prisen wegnehmen, wobei aber erinnert wird, daß bei der Annäherung zum Lande große Vorsicht zu gebrauchen ist, teils um nicht wegen ausgelegter Seeminen Gefahr zu laufen, teils um zu vermeiden, unter das Feuer der Forts zu geraten, welche die Rhede beherrschen.

13. Desgleichen sollen die südlichen Inseln Dalmatiens besucht werden und, wenn sich in deren Häfen feindliche Kriegsschiffe befinden, werden Eure Exzellenz, um dieselben besser zu überwachen, sich der

Insel Lagosta bemächtigen und dort mit den im Absatze 10 angegebenen Hilfsmitteln provisorische Befestigungen errichten.

14. Werden Eure Exzellenz Sorge tragen, daß ein Kreuzungsdienst am Eingange des Adriatischen Meeres zwischen Kap Linguetta und Kap Santa Maria bestehe, der zum Zweck hat, eine fortwährende Verbindung mit den Semaphorstationen an der Küste zu unterhalten und wichtige Nachrichten, betreffend die Ein- und Ausfahrt von Kriegsschiffen, gemachte Prisen, eingezogene Erkundigungen u. dgl. zu übermitteln.

15. Eure Exzellenz werden sich in beständiger Verbindung mit Ancona und Brindisi halten und sowohl das Hauptquartier Seiner Majestät wie den Unterzeichneten von allen jenen Operationen in Kenntnis halten, die Sie anbefohlen haben und die von den unter Ihren Befehlen stehenden Schiffen ausgeführt worden sind. Eure Exzellenz werden jedes Mittel anwenden, damit die Verbindungen zwischen den Schiffen unserer Flotte und unserem Küstengebiete niemals behindert oder unterbrochen seien, vor allem die mit Ihrer Operationsbasis, welche immer der Hafen von Ancona bleiben wird. Sie werden, wenn möglich, dem Unterzeichneten einen täglichen Bericht über die vorgefallenen Ereignisse erstatten.

16. Die an der feindlichen Küste errichteten Semaphorstationen sowie die unterseeischen Telegraphenleitungen müssen zerstört werden, um die Verbindungsmittel auf dem österreichischen Küstengebiete zu unterbrechen oder zu behindern; die Handelsschiffe sind zu visitieren, ob sie Kriegskontrebande an Bord führen, wobei die Vorschriften einzuhalten sind, welche diesbezüglich herausgegeben wurden.

17. Alle in den letzten sieben Paragraphen — 10 bis 16 — in Betracht gezogenen Operationen haben ausgeführt zu werden, sobald die Flotte die feindliche Eskadre entweder geschlagen hat oder dieselbe in ihren Häfen eingeschlossen und blockiert hält, selbstverständlich den Fall ausgenommen, in welchem außerordentliche Umstände anders vorzugehen rätlich erscheinen lassen würden.

18. Zur allfälligen Information beehrt sich der Unterzeichnete, Eurer Exzellenz auch noch mitzuteilen, daß am 10. d. M. zwölf Stück schwere Geschütze nach Brindisi abgeschickt werden behufs Verteidigung der dortigen Rhede.

19. Der Unterzeichnete hätte gewünscht, daß ein kombinierter Plan betreffs der Aktionen der Flotte und jener der Heeresleitung zu stande gekommen wäre; dies ist aber für den Moment unmöglich; ich habe mich daher aus diesem Grunde darauf beschränkt, Eurer Exzellenz präzisere Instruktionen zu erteilen, als diejenigen es sind, die Ihnen früher

zugekommen sind. Ich bemerke jedoch Eurer Exzellenz, daß die Idee einer kombinierten Aktion oder einer Ausschiffung an der istrianischen Küste oder im Golf von Triest nicht ausgeschlossen ist; die Regierung wird zu diesem Zwecke in Ancona alle Mittel, über die zu verfügen sie im stande ist, vereinigen.

20. Eure Exzellenz wollen berücksichtigen, daß sich in Messina und vornehmlich in Ancona alle erhältlichen Mittel und Materialien befinden behufs Approvisionierung und Ausbesserung der Schiffe, welche zur Flotte gehören.

21. Eure Exzellenz wollen ferner in Erwägung ziehen, daß der Chef des II. Departements[1]) versprochen hat, daß am 12. der „Affondatore" fertiggestellt sein werde. Dieses Schiff wird sofort in See gehen und von den Fregatten „Carlo Alberto," „Principe Umberto" und der Radkorvette „Governolo" begleitet sein. Belieben Eure Exzellenz zu bestimmen, in welchen Gewässern dieselben sich mit der Flotte zu vereinigen haben.

22. Endlich wollen Eure Exzellenz dafür Sorge tragen, daß im Falle einer Waffentat mir so rasch als möglich ein detaillierter Bericht über dieselbe zukomme, um das Publikum hievon gleich in Kenntnis setzen zu können.

Der Marineminister:
Depretis m. p."

Diese Instruktionen waren von einem Privatschreiben des Ministers begleitet, in welchem derselbe in kurzen, aber eindringlichen Worten dem Admiral nochmals die baldigste Aktion der Flotte ans Herz legte und das folgendermaßen schloß:

„Mein lieber Persano, bedenken Sie, daß ganz Italien die Blicke auf seine Flotte gerichtet hat, denn sie ist seine Stärke für die Zukunft. Italien, das am Meere seine schönsten Städte liegen hat, vertraut Ihnen daß Sie zeigen werden, daß dieses Meer auch das seinige ist."

Nach solchen klaren und in den bestimmtesten Ausdrücken abgefaßten Instruktionen wie privaten Andeutungen des Marineministers, welche die umgehende Aufnahme der Tätigkeit der Flotte verlangten, hätte wohl dem Admiral nichts anderes übrig bleiben dürfen, als sofort mit derselben auszulaufen und die Aktion zu beginnen. Am 28. Juni waren noch die Schraubenfregatte „Vittorio Emanuele", die Schraubenkorvette „San Giovanni" und der Radaviso „Sirena", am 7. Juli der Schnelldampfer

---

[1]) Neapel.

„Flavio Gioja" zur Flotte gestoßen, so daß diese eine Stärke von 11 Panzerschiffen, 5 Holzfregatten, 2 Holzkorvetten, 3 Kanonenbooten, 2 Radkorvetten und 4 Radavisos, darunter 3 von sehr großer Schnelligkeit besaß. Allerdings war die Installierung der 6 Armstronggeschütze an diesem Tage noch nicht ganz beendet, allein dieser Umstand durfte, wie schon früher erwähnt, mit Rücksicht auf den Ernst der Situation und die gebieterische Notwendigkeit kein Hindernis bilden, die Abfahrt der Flotte zu verzögern. Zudem konnten diese Arbeiten, nachdem einmal die Rapperte da waren, in längstens 2 Tagen durchgeführt sein, wenn mit allem Nachdrucke und mit Inanspruchnahme aller Kräfte gearbeitet wurde. Im schlimmsten Falle konnten die 2 Panzerkanonenboote, wie der Minister ganz richtig bemerkte, der Flotte nach beendeten Arbeiten folgen. In etwas geringer Voraussicht hatte aber Admiral Persano die Arbeiten für sein Flaggenschiff „Rè d'Italia" zuletzt in Angriff nehmen lassen und, als nun vom Ministerium die dringendsten Mahnungen eintrafen, sofort die Rhede von Ancona zu verlassen, um dem sowohl in der Presse wie im Publikum auftauchenden Unwillen über das untätige Verweilen der Flotte in Ancona ein Ende zu machen, waren gerade die Arbeiten am Flaggenschiffe noch am meisten im Rückstande, so daß sich zwischen dem Admiral und dem Minister abermals ein langwieriger, schon etwas gereizter Depeschen- und Briefwechsel entspann, aus welchem wir das Nachstehende wiedergeben:

Am 7. Juli telegraphierte der Admiral:

„Gestern abend Zusammenstoß zwischen „Principe di Carignano" und „Castelfidardo"; es entstand aber kein Schaden. Die Offiziere verstehen nicht zu manövrieren. Ich schiffe die Rapperte ein, wir werden jedoch vor morgen abend nicht bereit sein und selbst dies ist noch zweifelhaft, da Eisenteile zu durchschneiden sind. Wenn ich den „Affondatore" erwarten könnte, würde ich dies eines Handstreiches wegen und damit auf einmal etwas Ordentliches geschehe, für nützlich halten. Im Falle der Zustimmung wäre es angezeigt, den General La Marmora hievon in Kenntnis zu setzen, der mir sehr ungeduldig zu sein scheint; übrigens bin auch ich es; der 24. Juni[1]) ist mir aber eine Lektion. Die Instruktionen habe ich erhalten; alles in Ordnung; ich werde mein Möglichstes machen. Kann ich so lange warten bis die Geschütze installiert sind? Bitte um schleunige Antwort."

Dieselbe kam umgehend und lautete:

---

[1]) Schlacht von Custoza.

„Verlassen Sie mit der Flotte den Hafen und die Rhede. Lassen Sie nur die Schiffe zurück, welche noch ihre Geschütze einzuschiffen haben und geben Sie ihnen Befehl, sich in See mit der Flotte zu vereinigen. Lassen Sie auch ein kleineres Schiff zurück zu dem Zwecke, für Sie bestimmte, aber verspätete Sendungen Ihnen nachzubringen. Bestimmen Sie den Vereinigungspunkt für den „Affondatore". Handeln Sie nach den Instruktionen."

Hierauf replizierte wiederum der Admiral:

„Ich bin gerade derjenige, der die Geschütze noch nicht an Bord hat. Ich arbeite schon seit heute morgen daran und werde auch noch den ganzen morgigen Tag dazu brauchen (!!). Die Flotte wird auslaufen und mich erwarten."

Nun riß aber dem Minister die Geduld und er ließ diesmal keine Widerrede mehr zu. Seine Rückantwort, die der Admiral den folgenden Tag (8. Juli) erhielt, lautete:

„Überschiffen Sie sich auf ein anderes Panzerschiff. Bleiben Sie in See unter Dampf und erwarten Sie die Schiffe, welche bis längstens morgen fertig sein müssen; beschleunigen Sie dies; die Flotte darf nicht länger in Ancona bleiben."

Jetzt endlich, nachdem der Admiral sah, daß ein längeres Hinhalten unmöglich sei, erließ er die nötigen Befehle bezüglich der Abfahrt und setzte es durch, daß die Arbeiten am „Rè d'Italia" bis abends vollendet waren. Bevor er die Rhede verließ, sandte er an den Minister noch folgendes Schreiben ab, das, mit allem Vorhergehenden in Zusammenhang gebracht, wieder einmal die Vielrednerei des Admirals Persano, welche so recht im Gegensatze zu seiner Tatkraft steht, in vollem Glanze erstrahlen läßt.

Rhede von Ancona, 8. Juli 1866.

„Ich habe Euer Hochwohlgeboren (V. S. Jma.) meine Abfahrt mit der Flotte bereits telegraphisch angezeigt und keine weiteren Beifügungen gemacht, weil ich des Chiffreschlüssels nicht sicher bin. Ich beehre mich demzufolge mitzuteilen, daß es nicht nötig war, meine Flagge auf einem anderen Schiffe zu hissen, weil es dank der von allen Beteiligten entwickelten Tätigkeit und Energie dem „Rè d'Italia" gelang, in einigen Stunden fertig zu werden,[1]) und ich es nicht für angezeigt hielt, wegen einer so geringen Verzögerung von ein paar Stunden mein Flaggenschiff zu wechseln.

---

[1]) Also doch!

Im Gefechte kann der Admiral mit aller Leichtigkeit und ohne allen Nachteil für den Dienst sein Schiff wechseln; in manchen Fällen kann dies sogar notwendig und nützlich sein. Aber im Gefechte hat man an nichts anderes zu denken, als die Schlacht zu leiten und zu kämpfen. Anders ist dies aber mit einem Wechsel des Flaggenschiffes während der Navigation, in welchem Falle sich dieser Wechsel nicht so leicht vollziehen läßt, da der Admiral nicht nur an sich allein, sondern auch an seinen Flaggenstab zu denken hat der ihm zur Führung der vielen verzweigten Dienstgeschäfte notwendig ist; ebensowenig kann er sich von den Archiven trennen.[1])

So würde ein umfangreicher Wechsel von Personen und Sachen die Folge sein, wenn der Admiral während der Fahrt seine Flagge auf einem anderen Schiffe hissen würde. Wenn nun Euer Hochwohlgeboren noch dazu die innere Einrichtung und Einteilung unserer Panzerschiffe berücksichtigen, so werden Dieselben leicht zur Überzeugung gelangen, daß es nicht angezeigt ist, den Admiral mit dem gesamten Stabe so leichthin auf das nächstbeste Schiff zu überschiffen, nachdem der Flaggenstab desselben aus Dienstesrücksichten bei ihm verbleiben muß.

Die Armstronggeschütze wurden ordnungsmäßig installiert und wären dies schon früher gewesen, wenn nicht die Ihnen bekannte Verzögerung mit den Rapperten eingetreten wäre. Es fehlen uns aber jetzt noch die Kardusen und auch die Anzahl der Projektile ist eine geringe; aber dies darf kein großes Hindernis bilden, da ich schon die nötigen Dispositionen getroffen habe, daß beide uns sofort nachgeschickt werden, so wie sie in Ancona eintreffen. Sollte es inzwischen nötig werden, sich der Armstronggeschütze bedienen zu müssen, so werden wir uns schon betreffs der Kardusen zu helfen wissen und die Projektile, die wir haben, genügen vorläufig. Zweifeln Sie daher nicht daran, daß von nun an die Flotte in Bewegung sein werde und binnen kurzem in den Gewässern des Feindes erscheinen wird.

Niemandem mehr als mir und den unter meinen Befehlen stehenden Offizieren und Schiffsmannschaften sind die Verzögerungen unangenehm gewesen, zu denen wir bis jetzt verurteilt waren. Sie, Herr Minister, kennen die Ursachen derselben und es gereicht mir zum besonderen Vergnügen, Ihnen nochmals meine Dankbarkeit (riconoscenza) für die Raschheit auszusprechen, mit welcher Sie bestrebt waren, denselben abzuhelfen, so daß die Flotte binnen kurzem mit allen jenen Streitmitteln

---

[1]) Wahrscheinlich die Eskadrekanzlei gemeint. A. d. V.

ausgerüstet wurde, deren sie bedurfte, um ohne Gefahr ihrer Tätigkeit den Erfolg zu sichern. Wollen Sie, Herr Minister, überzeugt sein, daß, indem ich mich mit Ihren Ratschlägen und den Absichten der Regierung, die mir zu wiederholten Malen bekannt gegeben wurden, in Übereinstimmung setze, ich nichts versuchen werde, was unklug oder tollkühn (improvvido o temerario) wäre; aber inzwischen wird, wie ich glaube, das bloße Erscheinen der italienischen Flotte an den Küsten des Feindes, die beständige Drohung, welche in demselben liegt, die Ungewißheit des Feindes, auf welchem Punkt sich unsere Kräfte vereinen werden, eine vorteilhafte Unterstützung für die Operationen am Lande abgeben. Sollte sich eine günstige Gelegenheit ergeben, mich mit dem Feinde zu messen, so können Sie überzeugt sein, daß ich mir dieselbe nicht entgehen lassen werde; der Geist, von welchem alle an Bord der Flotte, die zu kommandieren ich die Ehre habe, Offiziere, Matrosen und Soldaten, beseelt sind, ist mir hinreichende Bürgschaft dafür, daß sich diese Hoffnungen erfüllen werden."

Aus diesem langen Schreiben ersieht man, wie gut der Admiral mit der Feder umzugehen wußte, um dem Minister gegenüber stets im Rechte zu bleiben, wobei er es liebte, die belehrende und überlegene Seite hervorzukehren, sowie daß er gewohntermaßen mit Versprechungen nicht kargte, deren Erfüllung aber, wie wir bald sehen werden, noch immer auf sich warten ließ. Die Art und Weise, wie er die ihm jetzt vom Minister aufgedrungene Eröffnung der Aktion ausführte, liefert den besten Beleg dafür.

Am 8. Juli um $6^h$ p. m. verließ Admiral Persano endlich mit der Flotte die Rhede von Ancona, nachdem er vorher noch mittels Tagesbefehls die nachstehenden Bestimmungen hinausgegeben hatte:

### Bestimmungen bezüglich Taktik und Navigation.

„Die mit dem Flottenbefehl Nr. 11 vom 21. Juni herausgegebenen Bestimmungen und Verhaltungsmaßregeln werden mit folgenden Abänderungen bestätigt:

#### 1. Bezüglich der Formierung der Flotte.

*a)* Das Signal Nr. 1 der reglementsmäßigen Taktik bedeutet: Kielwasserlinie;

*b)* das Signal Nr. 2 der Supplementartaktik bedeutet: Frontlinie;

*c)* das Signal Nr. 3 der Supplementartaktik bedeutet: Kielwasserlinie in Gruppen;

Distanz zwischen den Gruppen 8 Kabel;
Distanz zwischen den beiden Flotten 11 Kabel;

*d)* das Signal Nr. 4 der Supplementartaktik bedeutet: Frontlinie in Gruppen;
Distanz zwischen den Gruppen 8 Kabel;
Distanz zwischen den beiden Flotten 11 Kabel;

*e)* das Signal Nr. 5 der Supplementartaktik bedeutet: Kolonne;
Schiffsdistanz in den Kolonnenlinien 2 Kabel;
Kolonnendistanz 7 Kabel.

**2. Bezüglich der Reserve.**

Die Reserve wird sich zusammensetzen aus den Panzerschiffen „Principe di Carignano", „Castelfidardo" und „Ancona"; sie wird auf das Signal Nr. 307 aus der Formation treten, um jenen Posten einzunehmen, den ihr Kommandant am vorteilhaftesten hält, um sich im entscheidenden Momente plötzlich auf den Feind werfen zu können.

Die „Maria Pia" und der „San Martino" werden sich auf das Signal Nr. 308 mit der Reserve vereinigen und auf das Signal Nr. 309 wieder auf ihren früheren Posten in der Linie zurückkehren. Der „Affondatore" wird nach seinem Eintreffen bei der Flotte außerhalb der Linie bleiben, ebensowohl um das Flaggenschiff des Höchstkommandierenden zu decken als wie auch um sich rasch dorthin begeben zu können, wo es nötig sein sollte; besondere Befehle ausgenommen.

**3. Bezüglich der Avisoschiffe.**

In jedweder Formation werden der „Messaggiere" an der Tete, der „Esploratore" an der Queue der Flotte während der Fahrt scharfen Auslug halten; ebenso der „Flavio Gioja" an Steuerbord, der „Guiscardo" an Backbord.

Die Korvette „Etna" wird sich zwischen beiden Flotten halten, um Befehle überbringen zu können.

Während der Aktion sind die Korvetten „Etna" und „Guiscardo" zum Schleppen bestimmt.

**4. Bezüglich der Flottille.**

Sowohl wenn die Flottille vollständig beisammen ist als auch wenn ihre Schiffe vereinzelt mit der Flotte fahren sollten, werden diesbezüglich spezielle Befehle erfolgen. Vor dem Feinde wird sie sich stets in einer solchen Position halten, um auf keinen Fall die Bewegungen der Flotte zu behindern.

**5. Bezüglich der Fahrt während der Nacht.**

Während der Nacht wird ohne Lichter gefahren werden; die Kabinenlichter sowie jene der Batterien sind daher sorgfältig zu verdecken. Die Flaggenschiffe werden ihre Lichter am Heck stets gut brennend erhalten. So wie das Flaggenschiff des Admirals en chef eine Laterne an der Gaffel hißt, werden alle Schiffe der Flotte das Gleiche tun; es ist jedoch darauf zu achten, daß dieselbe beim Niederholen auf dem Admiralschiffe sofort auch niedergeholt werde.

Das Abfeuern bloßer Raketen ohne jedes andere Signal bedeutet stets die Anwesenheit des Feindes und den Befehl, sich in den Gefechtszustand zu versetzen. Die Flotte wird hierauf sofort die Formation Nr. 1 einnehmen, die Reserve jene Position, die ihr am vorteilhaftesten erscheint.

3 weiße Lichter bedeuten Nr. 1, Kielwasserlinie, des gegenwärtigen Befehls; 3 obere und 1 untere Laterne: Nr. 3, Kielwasserlinie in Gruppen. Jede Kursveränderung wird mittels der Positionslaternen angezeigt werden. In der Gruppenformation werden keine Kursveränderungen über 4 Strich vorgenommen werden.

**6. Bezüglich der Taktik.**

Die Herren Kommandanten werden den Herren Wachoffizieren präzise Vorschriften über die Ausführung der taktischen Manöver geben, damit Kollisionen vermieden werden."

Von diesen Nachtragsbestimmungen verdient jene den „Affondatore" betreffende eine besondere Beachtung.

Schon in dem Befehle für den Angriff (siehe Seite 67) hat der Admiral diesem Schiffe die spezielle Aufgabe zugewiesen, das Flaggenschiff zu decken und sich zu diesem Behufe außerhalb der Linie zu halten. Dieser Umstand erscheint ihm so wichtig, daß er ihn jetzt sogar wiederholt, und doch werden wir später sehen, welche Verwendung Admiral Persano im entscheidenden Augenblicke von diesem Schiffe, dessen Ankunft er kaum erwarten konnte, machte.

Bis Mitternacht des 8. steuerte die Flotte in nordwestlicher Richtung gegen die Punta della Maestra und wendete hierauf gegen Süden. Der Admiral hatte dem Stabschef d'Amico die strengste Weisung gegeben, den Kurs und die Navigation der Flotte derart einzurichten, daß dieselbe bei Tagesanbruch weder von der Küste Italiens noch von der feindlichen aus gesehen werden könne und daß man sich gegen $2^h$ p. m. auf ungefähr 40 Meilen Südost von Ancona befinde. Sei es nun infolge von Strömungen und Witterungseinflüssen (der Admiral behauptete später in seinem

Berichte an den Minister, es hätte die See zugenommen und das Wetter wäre drohend geworden) oder daß während der Nacht Fahrt und Kurs nicht streng eingehalten wurden, kurz: bei Tagesanbruch hatte man den Monte di Ancona wieder in Sicht, was den Admiral veranlaßte, deshalb einen Tadel gegen den Stabschef auszusprechen.

Am 10. früh war die italienische Flotte auf zirka 15—20 Seemeilen in Sicht von Lissa und Isola grossa (siehe Seite 80) und kreuzte hierauf, sich immer auf demselben Parallelkreis von 43° nördlicher Breite haltend in der Mitte des Adriatischen Meeres, fleißig taktische Übungen und Geschützexerzitien (jedoch nicht im Feuer) vornehmend. Fast jeden Tag befand man sich um 2 h p. m. ungefähr 40 Meilen Südost von Ancona, dem Punkte, der Kontreadmiral Provana in Ancona als Rendezvous für nachzusendende Schiffe angegeben worden war.

In der Nacht vom 12. auf den 13. gegen Mitternacht wurde die Flotte alarmiert; man sah plötzlich zahlreiche Lichter vor sich und vermutete feindliche Schiffe in ihnen. Sofort wurde das Gefechtssignal gegeben und binnen kurzem war, wie der Admiral mit Zufriedenheit dem Minister meldet, die Flotte kampfbereit, die Schiffe in geschlossener Ordnung und alles von größter Kampfeslust beseelt auf den Posten. (Tutta la flotta manovrò in modo da parere composta di vecchi equipaggi, commandati da ufficiali di antica esperienza.) Nach einiger Zeit der Spannung löste sich jedoch das Ganze dahin auf, daß man eine Flottille von Fischerbooten und Küstenfahrern vor sich hatte.

Am nächsten Tag, den 13. früh, lief die Flotte wieder in Ancona ein, ihre früheren Ankerplätze einnehmend.

Diese Kreuzungsfahrt in der Mitte des Adriatischen Meeres in gleich weiter Entfernung von beiden Küsten, die man, wie ein Offizier [1]) schrieb, selbst mit Hilfe des Fernrohres kaum zu sehen bekam und auf welcher man zwar viel Kohlen verbraucht, sonst aber nichts erreicht hatte [2]), brachte bei den Offizieren und Mannschaften der Flotte abermals eine schmerzliche Enttäuschung hervor. Der Stabschef d'Amico hatte sich sogar veranlaßt gefunden, am 11. dienstlich beim Rapport dem Admiral Vorstellungen in dieser Hinsicht zu machen und bei aller Subordination dennoch darauf hinzuweisen, daß seiner Meinung nach es die

---

1) Linienschiffskapitän Riboty vom „Rè di Portogallo".

2) Auf hoher See hatte die Flotte zwei österreichische Handelsschiffe, einen Lloyddampfer und ein Segelschiff angehalten mit der Frage, wo sich die österreichische Flotte befinde.

Aufgabe der Flotte sei, den Feind in einer wirksameren Art und Weise (più efficacemente) aufzusuchen. Er stellte sich dem Admiral, falls dieser noch mehr Nachrichten über den Feind haben wollte, zur Verfügung, diese persönlich einzuholen, glaubte aber nochmals wiederholen zu müssen, daß eine Aktion ohne Zeitverlust unabweislich notwendig sei. (Ma le ripeto, che credo indispensabile di agire senza indugio.)[1])

Admiral Persano, bei seinem stolzen hochfahrenden Wesen sonst gerade nicht der Mann, der Widerspruch oder Ratschläge von seinen Subordinierten ruhig hinzunehmen gewohnt war, machte jedoch diesmal mit den in einer so streng dienstlichen Form vorgebrachten Vorstellungen seines Stabschefs eine Ausnahme und nahm dieselben ziemlich gnädig auf; er gab ihm zur Antwort, daß es sich in diesem Falle nicht darum handle sich zu schlagen und Tapferkeit zu entwickeln, sondern vielmehr darum, zu siegen und zwar mit Gewißheit zu siegen; er wisse den Beweggrund der Handlungsweise seines Stabschefs ihm gegenüber wohl zu würdigen, habe sich aber trotzdem entschlossen, noch zu warten, bis die ganze Flotte vereint sei und besonders bis der „Affondatore“, dieses mächtige Schlachtschiff der Flotte, der von Tag zu Tag zu erwarten sei, angelangt sein werde. Es wäre nicht weise, sich schon jetzt zu engagieren, wenn man morgen oder übermorgen mit größerer Macht angreifen könne und mit mehr Aussicht auf den Sieg.

Die Vorstellungen des Stabschefs d'Amico beim Admiral fanden übrigens noch am selben Tage ihre Fortsetzung in einer Szene, welche sich aus demselben Anlasse zwischen dem letzteren und dem am Flaggenschiffe eingeschifften Kammerdeputierten Boggio abspielte. Auch diesem persönlichen Freunde und Parteigenossen Persanos, der sich seines größten Vertrauens erfreute, war die lange Untätigkeit der Flotte, die am Lande schon scharf beurteilt wurde, schwer am Herzen gelegen. Er glaubte, nach dem fehlgeschlagenen Versuche des Stabschefs d'Amico nun seinerseits auf den Admiral einwirken zu sollen. In den Nachmittagsstunden des 11., als er mit dem Admiral auf Deck promenierte, nahm er deshalb eine passende Gelegenheit wahr, an diesen die Frage zu stellen: „Wenn wir morgen früh in Sicht von Pola wären, glaubst Du wohl, daß Tegetthoff herauskäme?“

Admiral Persano begriff den Sinn dieser Frage sowie den Zusammenhang derselben mit den am Morgen gemachten Vorstellungen seines

---

[1]) Rendiconti delle udienze pubbliche dell' alta Corte di giustizia nel dibattimento della causa contro l'ammiraglio senatore Carlo Pellion di Persano deposizione d'Amico. Seite 66.

Stabschefs sofort und antwortete Boggio im aufbrausenden strengen Tone: „Ich wußte, daß auch Du mir diesen Rat geben würdest, da Du natürlich nur an Dich allein denkst; wenn Du nach Hause zurückkehren solltest ohne eine Schlacht mitgemacht zu haben, würdest Du glauben der Lächerlichkeit verfallen zu sein und deshalb machst Du alle Anstrengungen, mich zu einem übereilten Angriffe zu drängen. Du denkst weder an meine Verantwortung gegenüber Italien, welches mir diese Flotte anvertraut hat, noch an den nicht mehr gutzumachenden Schaden im Falle einer Niederlage." Ganz erstaunt und etwas pikiert über diesen plötzlichen Zornesausbruch Persanos erwiderte Boggio in ebenfalls gereizter Stimmung: „Wenn Friede geschlossen werden sollte ohne eine vorhergegangene Seeschlacht, so werde nicht ich derjenige sein, der dabei etwas verliert, aber Du bist in diesem Falle entehrt und die Marine unwiederbringlich verloren. Welchem Parlamente wird es dann wohl einfallen, noch einen Centesimo für die Flotte zu bewilligen, wenn diese im Momente des Handelns sich unfähig gezeigt hat?"

„Für meinen Ruf laß mich sorgen", gab der Admiral trocken zur Antwort, „ich ziehe es eher vor, mit Unrecht entehrt, als mit Recht verurteilt zu sein (preferisco essere disonorato a torto, che condannato a ragione). Geduld, wenn der Friede eintreten sollte, werden sie mich einen Blagueur nennen, aber Italien wird seine Flotte wenigstens noch ganz haben und jene Österreichs wird dann unnütz geworden sein. Wenn ich mich jedoch tollkühn in etwas stürzen wollte, würde Italien mit Recht über seine zu Grunde gegangene Flotte Rechenschaft von mir verlangen. In drei bis vier Tagen muß der „Affondatore" ankommen, mit ihm ist der Sieg sicher und in diesen drei bis vier Tagen wird man nicht den Frieden machen. Was ist nun vorteilhafter, zu warten und zu siegen oder sich zu überstürzen, auf die Gefahr hin besiegt zu werden?"

Auf die Bemerkung Boggios, daß man ja in der Übermacht sei und um vier Panzerschiffe mehr als der Feind habe, erwiderte der Admiral: „Irgend eine Kugel im Propeller oder Kamin kann uns 2—3 Schiffe kampfunfähig machen und den Rest in Gefahr bringen; ein Aufschub von wenigen Tagen macht alles gut und sichert den Sieg. Weder Du noch sonst jemand werden mich zu einem anderen Entschlusse bringen. Was hatte Italien für einen Gewinn an dem kühnen Vorgehen vom 24. Juni, welches von der Art war wie Du mir jetzt anratest?" Die beiden Freunde trennten sich hierauf in einer etwas kühlen Stimmung, es erfolgte jedoch bald wieder die Versöhnung und über dieses Thema wurde während des Restes der Kreuzungsfahrt nicht mehr gesprochen.

Wir haben diesen Zwischenfall angeführt, um zu zeigen, welchen Anschauungen Admiral Persano huldigte und wie wenig er trotz allem entschlossen war, die Aktion alsbald zu eröffnen. Er hielt sich noch immer nicht für stark genug, um den Sieg nach seiner Lieblingsart durch eine große Übermacht und auf eine leichte Weise zu erringen, insbesondere da der „Affondatore", von dem er sich geradezu Wunder versprach, noch nicht eingetroffen war. Diese fixe Idee, welche sich aus allen seinen Kundgebungen entnehmen läßt, hatte ihn derart beherrscht und verblendet, daß er ganz auf die Stimme der Ehre und Pflicht vergaß; sie allein war es, die ihn abhielt, den erhaltenen Befehlen nachzukommen.

Es geht dies zum Überflusse auch aus den Briefen hervor, die der Admiral, welcher, wie wir wissen, gern und viel schrieb, während seiner Kreuzungsfahrt an den Marineminister richtete und von denen wir einige auszugsweise hier mitteilen wollen.

Der erste, vom 9. Juli Mittag, 40 Meilen südöstlich von Ancona, enthält unter anderem folgendes:

„Es war meine Absicht, daß, so wie wir uns in der Nacht auf eine genügende Entfernung von unserer Küste befänden, eine Wendung vorgenommen würde, welche uns in Sicht des istrianischen Litorales gebracht hätte und in diesem Sinne erteilte ich die striktesten und entschiedensten Befehle; doch die inzwischen stark zunehmende See, der drohend gewordene Zustand des Wetters sowie die dichte Finsternis der Nacht widerrieten meinem Stabschef, eine Kursveränderung vorzunehmen, welche Evolutionen zur Folge gehabt hätte, die bei Nacht und schlechtem Wetter mit einer aus zahlreichen Schiffen bestehenden Flotte, deren Offiziere nicht hinreichend in der neuen Taktik geübt waren und deren Schiffe eine ungleiche Geschwindigkeit besaßen, nicht ohne Gefahr waren."

Das zweite Schreiben, gleichfalls vom 9. Juli datiert, enthüllt schon etwas mehr die Absichten des Admirals, mit denen er sich beim Verlassen Anconas getragen haben mag. Er beginnt in demselben mit der Bemerkung, daß ihm der „Esploratore" die Nachricht gebracht habe, der Feind befinde sich in der Stärke von 16 Schiffen in Fasana und daß er es nicht für angezeigt gehalten habe, sich dorthin zu begeben und ihn in seiner so starken Position anzugreifen, ebensowenig ihm eine Schlacht in See anzubieten; „denn", so fuhr er fort, „die Herrschaft zur See ist in unserem Besitz. Wenn er aus seinem Neste herauskommt, werden wir unser Möglichstes tun, ihm den Rückzug abzuschneiden, hält er sich

verkrochen (accovacciato), so gibt er uns dadurch Gelegenheit, die Verstärkungen für die Flotte abzuwarten, speziell den „Affondatore"; wir müssen siegen, dies unser Wahlspruch. (Dobbiamo vincere, ecco la nostra divisa.)

Darauf bezüglich erlauben Sie mir die Bemerkung, welche ich dem Freunde und nicht dem Minister gegenüber ausspreche, daß für einen Admiral meines Charakters ein derartiges Antreiben nicht am Platze ist. Dieses Hinausjagen von der Rhede um jeden Preis, wie wenn ich dort zu meiner Unterhaltung geblieben wäre, hätte mich an diesem Tage eine Unüberlegtheit begehen lassen können, die in diesem Momente gewiß nicht angezeigt gewesen wäre (qualche avventatezza non del momento, certo). Und wenn ich nicht die Nacht vor mir gehabt hätte, um mich zu beruhigen, so hätte es geschehen können, daß ich mit ganzer Kraft in den Kanal, wo die feindliche Flotte vor Anker lag, hineingefahren wäre. Ich hätte damit Unrecht gehabt, ich weiß dies, aber man ist nicht immer Herr über sich selbst."

In einem dritten vom 10. Juli datiertem Schreiben, 40 Meilen südöstlich von Ancona, ergeht er sich anfangs des Langen und Breiten über die Flotte, über die vielen Schwierigkeiten, die ihm erwüchsen, sie zum Gefechte heranzubilden, über die Genugtuung, die er trotzdem empfinde, bei Allen guten Willen zu sehen, über den guten Geist, der auf den Schiffen herrsche, daß alles vor Begierde brenne, sich auszuzeichnen, daß, wenn man noch nicht den richtigen Höhepunkt der Ausbildung erreicht habe, hieran nicht Mangel an gutem Willen Schuld sei, sondern der Umstand, daß man nicht im Handumdrehen Matrosen und Kriegsleute schaffen könne u. s. w., u. s. w. Er spricht hierauf vom feindlichen Admiral und behauptet, daß dieser unstreitig mit Kühnheit auch viel Schlauheit verbinde.

„Ich habe alles darangewendet, um ihn zum Auslaufen zu veranlassen (?) und doch hat er sich nicht gerührt. Zuerst habe ich mich gegen Venedig gewendet, in der Hoffnung, daß er kommen werde, mich in den cul de sacco einzuschließen und das wäre ein gutes Manöver gewesen. Darauf habe ich mich gegen die Insel Melada gewendet, derart manövrierend, um glauben zu machen, es handle sich um eine Ausschiffung, in der Annahme, die Semaphorstationen würden unsere Bewegungen sofort verraten und T e g e t t h o f f sogleich erscheinen, uns in unserem Unternehmen zu behindern; aber bis jetzt ist nichts in Sicht, daraus schließe ich, daß er sich nicht von seinem Posten rühren wird und sich innerhalb der Forts, die ihn umgeben, sicher fühlt. Dort muß er irgend

welchen Hinterhalt vorbereitet haben, in welchen er mich, wie ich anzunehmen glaube, gerne hineinfallen lassen möchte.

Sowie der „Affondatore" angekommen sein wird, werde ich ihn veranlassen, sich jagen zu lassen, und aus etwas kann etwas entstehen. (E da cosa può nascere cosa.)"

Am 11. Juli schrieb er dem Minister wieder, daß er in seinen Mußestunden die Instruktionen nochmals eingehend studiert habe, um besser zu ersehen, wie er sich verhalten solle und daß er nach reiflicher Erwägung aller Umstände zur Erkenntnis gelangt sei, es wäre viel klüger, die feindliche Flotte zum Herausgehen zu verlocken, als wie dieselbe zu blockieren, nachdem dies unter den gegenwärtigen Umständen mit Dampfern eine ganz andere Sache sei wie in früheren Zeiten, als diese noch nicht im Gebrauch waren.

„Das Verhängen der Blockade", schrieb er, „mit Dampfern über einen mächtigen Feind, der diesen selben Vorteil hat, ist eine Angelegenheit, die wir uns zweimal überlegen müssen, denn nach einigen Tagen muß man sich wieder mit Kohlen versehen, was in See nicht immer so leicht auszuführen ist. Außerdem läßt sich nicht verlangen, daß Maschinen tagelang beständig in Gang gehalten werden; dies wäre ebensowohl bezüglich des Materials wie Personals unmöglich." In diesem Sinne fügte er noch einige andere Bemerkungen hinzu, welche seiner Meinung nach von großem Gewichte waren und den Minister von der Undurchführbarkeit einer Blockade überzeugen sollten und fuhr dann folgendermaßen fort: „Übrigens ist der Zweck der Blockade ja schon dadurch erreicht, daß wir die absolute Herrschaft im Adriatischen Meere ausüben, indem wir dasselbe nach allen Richtungen hin durchkreuzen. Wenn die feindliche Flotte dieser unserer Kühnheit (?) müde sein und sich entschließen wird, aus ihrer festen Position herauszugehen, um uns unsere Suprematie zu entreißen, werde ich rasch herbeieilen, um ihr den Rückzug abzuschneiden und sie zur Schlacht zu zwingen, was die Hauptsache ist."

Nachdem er hierauf noch seine gegenteilige Anschauung betreffs anderer Punkte der Instruktionen zum Ausdrucke gebracht hatte, so zum Beispiel bezüglich der Besetzung von Duino, Cherso, Melada und Lagosta, schloß er mit den Worten: „Ich wünschte, daß das Land sich einmal mit dem Gedanken vertraut machen möchte, daß die feindlichen Streitkräfte den unserigen nicht nachstehen (!), wie man immer zu sagen beliebt, und daß man die Hülfsmittel zu würdigen verstünde, die der Feind besitzt, um jede Havarie zu reparieren, was wir von uns nicht sagen können (?); er kann sich jederzeit mit allem Nötigen ohne Unterbrechung

versehen. Er hat alles: Docks, um die Schiffsböden zu reinigen, Munition jeder Gattung, hat bessere Geschütze (!!!) als wir u. s. w., u. s. w. Begehen wir keine Unüberlegtheiten, um Gottes willen, denken wir nicht an Ruhm, denken wir an das Land, welches um jeden Preis beschützt werden muß! (Non facciamo imprudenze per amor del cielo, non pensiamo a glorie, pensiamo al paese, che va salvato ad ogni costo!)

Wahrscheinlich wird Tegetthoff, durch die „Novara“ verstärkt, herauskommen, um uns eine Schlacht anzubieten, dann werden wir uns keine Voreiligkeit vorzuwerfen haben, nicht nur bezüglich des Annehmens derselben, sondern auch bezüglich des Angriffes, den wir machen werden. So wahr mir Gott helfe! Wenn die Gelegenheit kommen wird, wenn wir den Feind vernichten werden, wie ich vertraue, dann würde ich vorziehen, mich der Inseln von Lissa zu bemächtigen, statt Cherso, Melada und Lagosta, denn der eigentliche Schlüssel zum adriatischen Meere ist Lissa. Alle diese Advokaten und Klubhelden bringen mich so in Zorn, daß ich aus der Haut fahren könnte. (Tutti questi avvocati da caffé e da circolo mi mettono la rabbia da farmi uscire dai gangheri.)“

Aus diesen Äußerungen des Admirals Persano ersieht man, daß es ihm nicht voller Ernst damit war, den erhaltenen Instruktionen gemäß vorzugehen, den Feind vor Pola aufzusuchen, ihn dort entweder blockiert zu halten oder bei seinem Erscheinen anzugreifen und zur Schlacht zu zwingen, daß er vielmehr seiner alten Gewohnheit getreu, Vieles mit hochtönenden Worten versprach, aber unter allerlei Vorwänden Zeit zu gewinnen trachtete, um noch mehr Verstärkungen, besonders aber den so sehr ersehnten „Affondatore“ abzuwarten. Damit verkannte aber Admiral Persano vollständig die augenblickliche Sachlage sowie die ihm aus derselben erwachsende Verpflichtung. Angesichts der zugespitzten Situation, in der man sich befand, der unausgesetzt an ihn gelangenden, in den wärmsten Ausdrücken abgefaßten Aufforderungen des Ministers, konnte und durfte es da für ihn noch einen Zweifel über die dringende Notwendigkeit einer sofort aufzunehmenden Aktion geben? Die Regierung sowohl als auch die Nation verlangten zur Wahrung der nationalen Würde und der Waffenehre die ungesäumte Aufnahme der Tätigkeit der Flotte, bevor noch ein durch die Macht der Verhältnisse aufgedrungener Waffenstillstand dieselbe unmöglich machte.

Nicht zu dem Zwecke, um die Herrschaft im Adriatischen Meere im Sinne des Admirals Persano durch ein bloßes Hin- und Herkreuzen in der Mitte desselben auszuüben, wobei es fraglich war, ob man den Feind

je in Sicht bekam, hatte Italien mit solchen großen Geldopfern seine Flotte geschaffen; man verlangte diesmal einen positiven Erfolg, die feindliche Flotte sollte bekämpft, womöglich besiegt und feindliches Küstengebiet in Besitz genommen werden.

Für die Erreichung dieser Zwecke würde man den Verlust einiger Schiffe gern verschmerzt haben, denn diese waren ja schließlich für den Kampf bestimmt und es zeigt von einer ganz eigentümlichen Auffassung der Situation seitens des italienischen Admirals, wenn er unter diesen Verhältnissen die Erhaltung der Flotte höher stellte als das Erreichen der ihr vorgesteckten Ziele.

Man vergleiche einmal dagegen die uns bekannten Anschauungen sowie das ganze Verhalten Kontreadmirals v. Tegetthoff mit jenen Persanos und man wird sofort den großen Gegensatz herausfinden, der in den Charakteren dieser beiden Männer zu Tage tritt. Auf der einen Seite das regste Pflichtgefühl sowie der lebhafteste Tatendrang trotz inferiorer Streitkräfte und trotz Instruktionen, die eher an eine gewisse Vorsicht und Zurückhaltung mahnten; auf der anderen zwar die Übermacht, aber Mangel an richtigem Verständnisse, dieselbe auszunützen, sowie Unentschlossenheit und der Führer, trotz allem Drängen der Regierung, sich in der Rolle eines Cunctators gefallend.

Admiral Persano befand sich um diese Zeit tatsächlich der österreichischen Flotte gegenüber in der Übermacht, sowohl was die Zahl und die Stärke seiner Schiffe wie jene der Geschütze anbelangt. Die Ausbildung der Mannschaften hatte nach dem Zeugnisse hervorragender Offiziere[1]) gleichfalls eine derartige Stufe erreicht, daß man beim Verlassen des Hafens von Ancona allgemein der Ansicht war, der Admiral wolle nun den Feind aufsuchen und bekämpfen. Statt dessen sehen wir ihn wieder in einem Federkrieg mit dem Minister verwickelt und demselben, in der Absicht, Zeit zu gewinnen und einer energischen Aktion auszuweichen, alles Mögliche vorspiegeln, wobei er es mit der Wahrheit natürlich nicht sehr genau nimmt.

Er gefällt sich darin, demselben belehrende Abhandlungen über Blockaden, Ausschiffungen u. s. w. zu halten und vergißt, daß es vielmehr seine Pflicht gewesen wäre, die erhaltenen Befehle auszuführen, wie den Minister zu belehren und ihn seiner Auffassung geneigt zu machen. Anfänglich ganz für die Blockade der österreichischen Flotte in Fasana

---

[1]) Rendiconti etc. etc., deposizione Vacca Seite 41 und deposizione Riboty, Seite 91.

eingenommen, welche er in Briefen an den Prinzen von Carignano wie auch an den Minister selbst angeraten, ist er nun, wo dieselbe zur Ausführung kommen soll, auf einmal dagegen und findet allerlei Schwierigkeiten, die eben in der Natur der Sache liegen, aber durchaus nicht von einer solchen Tragweite sind, um die Blockade deshalb unmöglich zu machen. Dieselbe war in Anbetracht der Jahreszeit und sonstigen Verhältnisse ganz gut durchführbar und hätte auch einen praktischen Erfolg nach sich gezogen; denn entweder wurde die österreichische Flotte in Pola eingeschlossen gehalten, in welchem Falle man sich tatsächlich der Herrschaft in der Adria hätte rühmen können, oder dieselbe wäre herausgekommen, um eine Schlacht anzubieten, was man ja eigentlich wollte und beabsichtigte. Auf jeden Fall hätte aber der Admiral damit seine Pflicht als Soldat erfüllt.

Sich für besonders schlau und gerieben haltend, hat er dagegen stets seine eigenen Pläne bei der Hand, die aber meist so angelegt sind, daß sie im Widerspruche zu den erhaltenen Instruktionen stehen und auf Voraussetzungen beruhen, die oft sehr weit hergeholt sind und der Wahrscheinlichkeit wenig Rechnung tragen.

So will er sich bei seinem Auslaufen mit der Flotte am 8. anfänglich mit der Absicht getragen haben, den Feind mittels einer Kriegslist aus seiner Operationsbasis herauszulocken, um dann womöglich unter günstigen Umständen über ihn herzufallen und ihn zur Schlacht zu zwingen. Hören wir, wie sich Admiral Persano in seinem Prozesse vor der Untersuchungskommission des Senates bezüglich der Kreuzung vom 8. bis 13. Juli und der Resultatlosigkeit derselben äußerte:

„Ich dachte mir, das Klügste wird es sein, den Feind mittels einer Kriegslist aus Pola herauszulocken; deshalb beabsichtigte ich eine ordentliche Diversion, ohne aber vorher zu verraten wie und wohin, denn ohne Geheimhaltung adieu alle Pläne, adieu aller Erfolg.

Nur ein Fall, sagte ich mir, kann den Feind veranlassen, aus seiner Basis herauszugehen, und zwar der Wunsch oder die Notwendigkeit, irgend eine Operation unsererseits zu verhindern. Deshalb müssen wir ihn glauben machen, daß wir nach Chioggia gehen und die Spione, deren der feindliche Admiral gewiß welche hat, werden ihm natürlich sofort unsere Richtung anzeigen. Wenn es nun eine günstige Lage zu einer Schlacht für ihn gibt, so ist es sicher die, mich zwischen seiner Flotte und die venetianische Küste zu bringen, denn auf diese Art würde er mich von meiner Operationsbasis abgeschnitten haben. Meine Lage wäre hiedurch eine sehr prekäre geworden, indem die havarierten Schiffe dann natürlich

in seine Hände fallen mußten und ich, wie gesagt, im Falle eines Mißgeschickes von meiner Operationsbasis, die Ancona war, abgeschnitten gewesen wäre. Es war daher nötig, den Feind glauben zu machen, daß ich nach Chioggia steuere, zum Beispiel zu einer mit dem Heere kombinierten Operation.

In dieser Absicht, von der niemand etwas wußte als nur der Advokat Boggio, lichtete ich die Anker und verließ am 8. nachmittags Ancona, indem ich sehr ostensible den Bug der Schiffe nach Nordwest gegen Chioggia richten ließ. Nach einigen Stunden befahl ich den Kurs gegen Südost zu nehmen, nachdem ich früher angeordnet hatte so zu steuern, daß ich weder von der italienischen, noch auch von der istrianischen oder dalmatinischen Küste gesehen werden könne. Ich rechnete nämlich so: Wahrscheinlich wird der Feind von seinen Kundschaftern, deren er sicher sehr gute hat, avisiert werden, daß ich Ancona verlassen und gegen Chioggia Kurs genommen habe. Er wird von Pola auslaufen in der Hoffnung, mich gegen den Lido zu drücken, indem er sich zwischen mich und Ancona legt und mich hiedurch in eine sehr ungünstige Lage bringt (per serrarmi al lido, frapponendosi fra me ed'Ancona e ponendomi in tristissima posizione). Aber bald wird er erkennen, daß ich nicht in jener Richtung bin, zu gleicher Zeit wird er auch informiert werden, daß ich nicht nach Ancona zurückgekehrt bin und wird vielleicht einen Handstreich gegen diese Stadt unternehmen. Vielleicht werde ich hievon unterrichtet (ich ließ zu diesem Zwecke einen Aviso zurück, mit der Angabe wo ich zu finden sei), eile nun gegen Ancona und kann ihn dann in jene Lage bringen, in welche er mich zu versetzen hoffte, nämlich zwischen meine Schiffe und die italienische Küste und ihn dergestalt zwingen, eine Schlacht annehmen zu müssen. Damit aber dieser Plan Aussicht auf Erfolg habe, war es absolut notwendig, daß man uns von der Küste nicht sah und dies war die Ursache, weshalb ich den hierauf bezüglichen Befehl gegeben habe. Aber leider wollte es das Mißgeschick (und dieß hängt zuweilen von unvorhergesehenen Ursachen ab, von Navigationsverhältnissen, die sich ereignen etc. etc.), daß wir uns am Morgen des 9., anstatt, wie ich befohlen hatte, auf der hohen See gleichweit von beiden Küsten befanden, wir in Sicht von Ancona waren. Da glaubte ich nun, daß meine Kombination zu nichte geworden sei und begnügte mich damit, diese Kreuzung auf eine andere Art auszunützen. Ich verlegte mich aufs Kreuzen, indem ich mich oft von der dalmatinischen Küste aus sehen ließ; vielleicht, dachte ich bei mir, wird der Feind, da er mich nun außerhalb Anconas weiß, nicht dem Verlangen widerstehen

können, einen Handstreich auszuführen und ich, von seinen Bewegungen avisiert, werde ihm entgegeneilen und ihn in der Position, die ich wünsche, festhalten, indem ich mich zwischen ihn und Pola stelle." [1])

Man bemerkt wohl sogleich, auf welch schwachen Füßen dieser angebliche Plan des Admirals Persano ruht und wie wenig glaubwürdig derselbe ist. Er behauptet einmal, sein Plan habe eine Kursveränderung bedungen; in dem Briefe vom 9. an den Minister (Seite 116) schreibt er dagegen, daß das schlechte Wetter seinem Stabschef widerriet, eine Kursveränderung vorzunehmen, daß somit der nordwestliche Kurs noch durch längere Zeit gehalten wurde und daß dieser Umstand die Ursache des Mißlingens seines Planes gewesen sei, indem am nächsten Morgen man sich wieder in Sicht von Ancona befunden habe.

In seiner Aussage vor der Untersuchungskommission des Senates behauptet der Admiral ferner, er habe sich mit Rücksicht auf seinen Plan weder von der istrianischen noch von der italienischen Küste wollen sehen lassen, und in dem Briefe an den Minister sagt er wiederum, er sei mit der festen Absicht ausgelaufen, um am nächsten Morgen von der istrianischen Küste aus gesehen zu werden. Seiner Aussage nach war der Plan auf der Voraussetzung basiert, daß der Feind sich von Pola aus in Bewegung setze, ohne zu wissen, wo sich die italienische Flotte befinde, und am 10. schrieb er dem Minister: „Unterdessen haben wir gestern und heute (9. und 10.) bis auf 9 bis 10 Meilen von der feindlichen Küste gekreuzt."

Die Durchführung seines Planes und das Sichsehenlassen an der feindlichen Küste sind aber zwei Dinge, die einander ausschließen, entweder ist das eine wahr oder das andere. Woher diese Widersprüche?

[1]) Wie wenig genau es der Admiral in seinen Berichten an den Minister mit der Wahrheit zu nehmen pflegte und wie sehr er es vermieden hatte, sich der österreichischen Küste zu nähern, ersieht man aus dem folgenden Faktum. Am 11. war das Kohlentransportschiff „Cairo" zur Flotte gestoßen und da das Panzerkanonenboot „Varese" sehr dringend Kohlen brauchte, so sollte dasselbe in See seinen Vorrat ergänzen. Nachdem aber der Zustand der See diese Operation einigermaßen erschwerte und man sich gerade ungefähr 12—14 Meilen von Isola grossa befand, so machte der Stabschef der Flotte dem Admiral den Vorschlag, mit der Flotte die Insel Melada anzulaufen und dort auf kurze Zeit zu ankern. Er verband damit die Absicht, noch ein oder das andere Schiff Kohlen machen zu lassen und vielleicht dadurch, daß man österreichisches Territorium in Besitz nahm, die Österreicher aus Pola herauszulocken. Der Admiral ging aber auf diesen Vorschlag nicht ein. A. d. V.

Rendiconti etc. etc., deposizione. d'Amico, Seite 66.

Man ziehe ferner die verschiedenen Vorbedingungen, die dem Plane des Admirals zu Grunde lagen, in Betracht. Was mußte da nicht alles zutreffen, damit derselbe gelinge! Vor allem waren die Spione nötig, die dem feindlichen Admiral so rasch als möglich von den Bewegungen der italienischen Flotte Kunde zu geben hatten. Wie nun, wenn dieselben nicht existierten und Admiral Tegetthoff nicht so programmgemäß avisiert wurde, was dann?[1])

Auch hieß es, seinem Gegner, dem Admiral Persano doch sonst stets große Klugheit nachrühmte, nicht viel Umsicht zumuten, wenn er glaubte, daß dieser sich so leichthin von seiner Operationsbasis entfernen würde. Nur ganz positive Nachrichten über eine ernstliche Ausschiffung oder über einen Angriff auf Venedig, die ihm der Telegraph übermittelt hätte, würden den Kontreadmiral v. Tegetthoff veranlaßt haben, dieselbe mit der ihm unterstehenden Eskadre zu verlassen. Eine Diversion von einer ernstlichen Unternehmung zu unterscheiden, war man österreichischerseits wohl zu beurteilen im stande. Dies zeigte Kontreadmiral v. Tegetthoff einige Tage später.

Daß aber dieser ganze vom Admiral Persano enthüllte Plan nicht ernstlich zu nehmen ist, beweist übrigens auch der Umstand, daß er seinen Stabschef nicht mit in das Geheimnis zog, weil er wußte, daß ihn dieser auf die Schwächen desselben aufmerksam machen und ihn davon abzubringen versuchen würde. Seine Behauptung, daß er dies behufs Wahrung des Geheimnisses nicht getan habe, klingt zu absurd. Denn wem war in dieser Beziehung von einer so wichtigen Sache eher Mitteilung zu machen und ein größeres Vertrauen zu schenken, dem Stabschef d'Amico, mit dem der Admiral unausgesetzt verkehrte und welcher Dienstgeheimnisse zu wahren im stande sein mußte, oder dem Advokaten Boggio, der sich mehr oder minder doch nur als eine Art Schlachtenbummler am Bord befand?

Wir schließen uns daher auch vollständig den Ausführungen des öffentlichen Anklägers im Prozesse Persano, Commendatore Marvasi, an, der vor dem Senate die Behauptung aufrechthielt, der Admiral habe diesen Plan in Wirklichkeit gar nie gehabt, derselbe sei vielmehr von ihm nur als ein Mittel zu seiner Verteidigung ersonnen. „Leider ist es nur zu wahr", ließ sich Commendatore Marvasi in seinem Plaidoyer vernehmen, „daß dem Admiral Grafen Persano nicht

---

[1]) Tatsächlich existierten sie nicht, wie es überhaupt mit dem Kundschaftsdienst bei der österreichischen Flotte nicht am besten bestellt war. A. d. V.

jener geistige Aufschwung, jenes Vorgefühl des Sieges innewohnte, das ähnlich dem Glauben im Kriege Wunder verrichtet und Außerordentliches zu leisten im stande ist. Seine Offiziere, seine Mannschaften brannten vor Begierde, sich zu schlagen; er wußte diesen Enthusiasmus nicht zu benützen. Er vermied das Gefecht am 27. Juni und während seiner Kreuzung vom 8. bis 13. Juli hielt er sich auf hoher See mehr verborgen als Admiral Tegetthoff in Pola. (Allgemeiner Beifall.)"

Der Marineminister hatte sich mit den verschiedenen Anschauungen, welche Admiral Persano in seinen während der Kreuzungsfahrt abgesandten Schreiben entwickelte, nicht einverstanden erklärt, verwies denselben vielmehr abermals auf seine Instruktionen und benachrichtigte ihn, daß er sich am 13. in Ancona einfinden werde, um mit ihm über höchstwichtige Angelegenheiten zu konferieren. Offenbar war der Zweck dieser Reise, den Admiral mit Rücksicht auf die politische Situation persönlich zu einer energischeren Tätigkeit anzuspornen.

Übrigens fand sich auch der Präsident des Ministerrates Ricasoli veranlaßt, aus dem nämlichen Grunde ein Schreiben an Persano zu richten, aus dem wir nur die nachstehende Stelle anführen wollen: „Wir stehen im letzten und entscheidenden Augenblick. Das Land erwartet alles vom Heere und von der Flotte. Es ist von zwingender Notwendigkeit, daß innerhalb einer Woche die feindliche Flotte vernichtet und Istrien besetzt sei, denn sonst überrascht uns der Waffenstillstand und mit diesem erleiden unsere Waffen eine Demütigung, so daß wir dann einen armseligen Frieden zu schließen gezwungen wären. Du ersiehst hieraus, was für einen Dienst die Flotte der Ehre und den Interessen Italiens zu leisten berufen ist."

Der Marineminister hatte nach seinem Eintreffen in Ancona eine lange Besprechung mit dem Admiral, in welcher er seine ganze Beredsamkeit aufbot, denselben von der Notwendigkeit zu überzeugen, daß mit der Flotte unverzüglich etwas unternommen werden müsse, um sowohl den Interessen des Landes wie der öffentlichen Meinung Rechnung zu tragen. Der Admiral verlangte jedoch, die Ankunft des „Affondatore" bei der Flotte abzuwarten, worauf er sodann vor Pola erscheinen wolle, die feindliche Flotte herauszufordern.

Bezüglich des Tatendranges Persanos schon etwas mißtrauisch geworden, berief der Minister noch separat die Admirale Albini und Vacca sowie die Stabschefs zu sich, um sie ganz offen zu befragen, woran es liege, daß die Flotte bis jetzt noch nichts Positives geleistet habe. Sämtlich gaben sie zur Antwort, daß auf der Flotte alles von dem

Wunsche beseelt sei, in die Aktion zu kommen, daß dieser Wunsch jedoch bei einem Oberkommandanten wie Admiral Persano wohl eine eitle Hoffnung bleiben dürfte; derselbe zeige wenig Unternehmungslust und habe bis jetzt noch nie, wie im Reglement vorgeschrieben, seine Unterbefehlshaber zu einer Beratung über die einzuschlagenden Schritte und Maßnahmen berufen.

Von diesen Eröffnungen wenig erbaut, versprach der Minister, Vorsorge zu treffen, daß einem derartigen Zustande ein Ende gemacht werde. Noch am selben Abende verfügte er sich in das königliche Hauptquartier zu Ferrara und am 14. wurde dort unter dem Vorsitze des Königs ein Ministerrat abgehalten und der Beschluß gefaßt, daß die Flotte sofort die Aktion aufnehmen müsse. Gleichzeitig wurde der General La Marmora angewiesen, im Namen der Regierung das nachstehende Schreiben an den Admiral Persano zu richten:

Hauptquartier Ferrara, 14. Juli 1866.

Exzellenz!

„Heute vormittags wurde unter dem Vorsitze Seiner Majestät ein Ministerrat abgehalten, an welchem außer dem General Cialdini und mir noch die Minister Ricasoli, Visconti-Venosta, Pettinengo und Depretis teilnahmen.

Der Ministerrat beklagte es einmütig, daß die Flotte bis jetzt noch keine Gelegenheit gefunden habe, energisch gegen den Feind vorzugehen, und aus diesem Grunde haben sowohl Seine Majestät wie das Ministerium mich beauftragt, Ihnen den peremptorischen Befehl zu erteilen, daß eine derartige Resultatlosigkeit ehestens aufzuhören habe (onde una siffatta negazione di risultati utili abbia a cessare al più presto).

So wie daher der „Affondatore" bei der Flotte eingetroffen sein wird, haben Sie sofort in See zu gehen und, sei es gegen die Forts oder gegen die feindliche Flotte, jene Operationen zu beginnen, welche Sie am zweckmäßigsten halten, um einen entsprechenden Erfolg zu erringen.

In der schwierigen politischen Lage, in welcher das Land sich gegenwärtig befindet, handelt es sich für uns darum, eine vollzogene Tatsache geschaffen zu haben, die uns in den Stand setzt, die weitestgehenden Ansprüche erheben und aufrechterhalten zu können, wenn es zu den definitiven Friedensverhandlungen kommen wird.

Das Ministerium beauftragt mich, Euer Exzellenz mitzuteilen, daß, falls die Flotte noch ferner in ihrer Untätigkeit verharren sollte, man sich

in die Notwendigkeit versetzt sehen würde, Sie im Oberkommando der Flotte zu ersetzen (di surrogarlo nel commando supremo della flotta) und dasselbe einem anderen anzuvertrauen, der sich besser eines Angriffselementes zu bedienen wüßte, dessen Schaffung so viele Opfer gekostet hat und so gerechte Hoffnungen zu nähren geeignet war."

Gez. La Marmora m. p.

Der Ministerpräsident Ricasoli, ein persönlicher Freund des Admirals Persano, beschwor denselben gleichfalls in einem zweiten Schreiben, der allgemeinen Stimmung Rechnung zu tragen, und heben wir aus demselben die folgende Stelle hervor: „Du sagst, daß, so wie der „Affondatore" bei der Flotte erscheinen wird, Du der Seekampagne die gebührende Richtung zu geben und Deine Mission zu erfüllen wissen wirst; diese Antwort hat mir eine große Genugtuung bereitet; ich würde einen unsäglichen Schmerz empfinden, wenn die Dinge anders kämen und wäre in großer Angst des Landes und Deiner wegen. Ich habe Dir schon gesagt, daß eine Art Verhängnis auf uns allen lastet und daß es dringend notwendig ist, in kürzester Zeit schöne und nützliche Erfolge zu erzielen. Der Waffenstillstand kann in sechs bis sieben Tagen uns auf den Hals kommen und, wenn wir dann etwas ausgerichtet und Territorien in Besitz genommen haben, so wird dies zu unserem Vorteile gereichen; haben wir nichts unternommen, so wird Schande und fürchterliches Geschrei überall die Folge sein.

Es ist dies ein unerbittliches Verhängniß (È una fatalità inesorabile), welches sich einem jeden italienischen Herzen aufdrängt; aber ebenso ist es nicht weniger wahr, daß, weit entfernt, daß dasselbe für uns eine unerträgliche Last zu sein braucht, es die Veranlassung zu glänzenden Taten werden kann, ja werden muß. Ich bin gewiß, daß Du auf demselben Standpunkt stehest, den die Regierung einnimmt, nämlich, daß durch Kühnheit die Schwierigkeiten überwunden werden müssen, denn heute bedeutet Kühnheit so viel als Klugheit.

Mehr habe ich nicht hinzuzufügen und sende Dir den patriotischesten Wunsch, der je mein Herz erzittern gemacht hat."

Der Marineminister begab sich als Überbringer dieser beiden Schreiben wieder nach Ancona zurück. Dort ließ er sofort den Stabschef der Flotte, Linienschiffskapitän d'Amico, zu sich berufen und frug denselben um seine Meinung betreffs eines Angriffes auf die Insel Lissa. Dieser äußerte sich dahin, daß mit Rücksicht auf die absolute Notwendigkeit einer militärischen Operation und, nachdem man über keine größere

Truppenmacht verfüge, um gegen Pola vorgehen zu können, ein Handstreich gegen die Insel Lissa wohl versucht werden könnte, um so mehr als es dadurch möglich wäre, die gegnerische Flotte aus ihrer Operationsbasis herauszulocken. Der Minister frug nun weiters den Stabschef d'Amico, ob er diese Anschauung auch dem Admiral Persano gegenüber vertreten zu können glaube, was dieser bejahte, und begab sich hierauf an Bord des Flaggenschiffes „Rè d'Italia", wo eine sehr lebhafte Unterredung über denselben Gegenstand zwischen ihm und dem Admiral Persano stattfand.

Der letztere hatte im Prinzipe nichts gegen die vorgeschlagene Unternehmung einzuwenden, hielt sich auch für stark genug, um die Insel von der Seeseite bezwingen zu können, glaubte jedoch, nicht über genügende Streitkräfte zu verfügen, um eine Landung behufs Einnahme derselben bewerkstelligen zu können, zu welchem Zwecke er Landungstruppen in der Stärke von 5000 bis 6000 Mann unter dem Befehle eines Generals der Landarmee verlangte.

Der Minister erwiderte, daß es ihm nicht möglich sei, augenblicklich eine Truppe in dieser Stärke beizustellen, daß er vorläufig nur 600 Mann Marineinfanterie, die sich in Ancona befanden, zur Verfügung stellen könne, jedoch nicht unterlassen werde, noch weitere Verstärkungen zu verschaffen. Der Admiral berief hierauf den Stabschefs d'Amico zu dieser Unterredung, teilte ihm die Eröffnungen des Ministers mit und wünschte, seine Meinung bezüglich dieses Unternehmens zu vernehmen. Linienschiffskapitän d'Amico stellte nun dem Admiral vor, daß die auf den Schiffen der Flotte eingeschifften Detachements der Marineinfanterie mit den vom Minister vorläufig zur Verfügung gestellten 600 Mann zusammen ungefähr 1500 Mann ausmachten, eine Stärke, die auch er nicht für hinreichend halte, die Insel Lissa zu erobern, daß er jedoch der Ansicht sei, daß man immerhin einen Handstreich gegen dieselbe schon jetzt unternehmen könne, vorausgesetzt, die vom Minister in Aussicht gestellten Verstärkungen würden so bald als möglich nachgeschickt und die Besatzung der Insel sei keine stärkere als die vermutete von ungefähr 2000 Mann. Er bot sich auch dem Admiral an, eine Rekognoszierung der Insel vorzunehmen.

Daraufhin gab der Admiral nach längerer lebhafter Debatte endlich den vereinigten Bemühungen des Ministers und des Stabschefs, ihn für eine sofortige Aufnahme der Aktion zu bestimmen, nach und erklärte, die Expedition gegen Lissa unternehmen zu wollen. Noch am selben Tage richtete er das folgende Schreiben an den Minister:

„Zufolge der mit Euer Hochwohlgeboren gehaltenen mündlichen Unterredung, unterlasse ich es vorläufig, mit der Flotte vor Fasana zu erscheinen, um die österreichische herauszufordern, und werde morgen Mittag auslaufen, um mich der Inselgruppe von Lissa und speziell der Insel Lissa selbst, welche die bedeutendste derselben ist, zu bemächtigen.

Ich werde mit den Panzerschiffen die Aufgabe übernehmen, die Forts, welche die Insel verteidigen, zum Schweigen zu bringen, während die Ausschiffungskompagnien der zweiten Eskadre, verstärkt durch die 600 Mann Marineinfanterie, welche Euer Hochwohlgeboren auf dieselbe einzuschiffen mir anbefohlen haben, an einem noch zu bestimmenden Punkte festen Fuß am Lande fassen werden, um die Insel in Besitz zu nehmen.

Nachdem Euer Hochwohlgeboren für gut befunden haben anzuordnen, daß nicht erst die Landtruppen, welche der Herr Kriegsminister zu diesem Zwecke senden will, abgewartet werden, so werde ich diesem Befehle nachkommen und ohne dieselben vorgehen.

Ich ersuche Euer Hochwohlgeboren noch, mir eine Karte der Insel Lissa im größeren Maßstabe, als es die unserige ist, verschaffen zu wollen, und glaube gleichzeitig noch bemerken zu sollen, daß es angezeigt wäre, wenn dieser Expedition 2 Artillerie- und 1 Genieoffizier zugeteilt würden."

Auf diesen Bericht antwortete der Marineminister gleichfalls noch am 15., wie folgt:

„Es ist die Absicht der Regierung, Euer Exzellenz vollkommen freie Hand bezüglich der Verwendung der unter Ihren Befehlen stehenden Streitkräfte zu lassen, und zwar ebensowohl betreffs der Ihnen mit den Instruktionen vom 8. Juni und 5. Juli aufgetragenen Punkte 1, 2, 3, 4 und 5 derselben, welche untereinander in keiner Weise abweichen, als auch bezüglich einer jeden anderen Unternehmung von Bedeutung.

Wenn daher Euer Exzellenz es für angezeigt halten sollten, mit der Flotte ohneweiters vor Pola zu erscheinen, um dortselbst den Feind zu einer Schlacht zu bringen, so kann ich versichern, daß ich weit entfernt bin, in dieser Beziehung irgend eine Gegenbemerkung zu machen.

Euer Exzellenz glaubten, daß zu diesem Unternehmen es vorzuziehen sei, die Ankunft des „Affondatore" abzuwarten, und die Regierung hat sich dieser Anschauung gefügt. Nachdem ich heute morgen von Euer Exzellenz vernommen habe, daß es möglich sei, sich in kurzer Zeit der sehr wichtigen Insel Lissa bemächtigen zu können, glaubte ich jedoch, Sie bestärken zu sollen, dieses Unternehmen auszuführen, nachdem mir

ungemein viel daran liegt, daß die Flotte ungesäumt ihre Operationen aufnehme und dem Feinde ihre Macht fühlen lasse. Sowie Lissa einmal in unserem Besitze ist, kann dieselbe dann vor Pola erscheinen um dort die österreichische Flotte zu bekämpfen. Zu diesem Zwecke habe ich die Marineinfanterie der Expedition zugeteilt und Schritte beim General Dufour und dem Kriegsminister getan, damit 1 Stabsoffizier und 1 Subalternoffizier der Artillerie sowie auch 1 Genieoffizier dieselbe begleiten. Wenn Sie dafür halten sollten, daß die Truppen über die Sie verfügen, nicht hinreichen, die Insel Lissa einzunehmen, so bitte ich, dies noch heute abend behufs weiterer Veranlassung meinerseits mich wissen zu lassen.

Es war mir nicht möglich, die von Ihnen gewünschte Karte der Insel Lissa zu bekommen, und ermächtige ich Sie deshalb, sich dieselbe zu jedem Kostenpreis selbst zu verschaffen."

Am 16. vormittags wurde in Gegenwart des Marineministers ein Kriegsrat am Bord des „Rè d'Italia" abgehalten, an welchem die Admirale Albini und Vacca sowie der Stabschef der Flotte, Linienschiffskapitän d'Amico, teilnahmen. Der Minister eröffnete denselben mit dem Hinweise auf die dringende Notwendigkeit einer militärischen Aktion und eines Erfolges; einmal protestiere Preußen gegen die Untätigkeit der italienischen Flotte, weil infolge derselben die Österreicher im stande seien, 150.000 Mann von der istrianischen, dalmatinischen und venetianischen Küste in das Innere zu senden und mit ihnen die Nordarmee zu verstärken; dann sei auch schon die öffentliche Meinung in Italien eine ungemein erregte und endlich drohe, in vielleicht vier bis fünf Tagen ein Waffenstillstand abgeschlossen zu werden, der nur zu einem für das Land unvorteilhaften und wenig ehrenvollen Frieden führen würde, wodurch aber dann auch das Schicksal der Marine für immer besiegelt wäre. Aus allen diesen Gründen müsse er sich für eine schleunige Aktion aussprechen. „Das Adriatische Meer", so schloß der Minister, „muß italienisch sein und bleiben; deshalb muß auch jede Spur des Feindes verschwinden. Ich verlange nur, daß gehandelt werde, sonst nichts."

Nach dieser Auseinandersetzung der Lage und gedrängt durch die peremptorische Aufforderung aus dem Hauptquartier, erklärte sich Admiral Persano endlich einverstanden, die Expedition gegen die Insel Lissa zu unternehmen. Auch Kontreadmiral Vacca stimmte zu, nur Vizeadmiral Albini war anderer Meinung und brachte dagegen vor, daß sein Stabschef, Linienschiffskapitän Marquis Paulucci, welcher früher in österreichischen Diensten gestanden und die Insel aus eigener Anschauung kenne, ihm mitgeteilt habe, dieselbe sei stark befestigt und dürfte sich als

ein kleines Gibraltar erweisen.[1]) Übrigens wolle aber auch er sich den Stimmen der anderen Mitglieder des Kriegsrates anschließen, weil auf diese Weise wenigstens die Möglichkeit geboten sei, die Österreicher aus Pola herauszulocken und sie unter für beide Teile ziemlich gleichen Chancen bekämpfen zu können.

Sofort wurden nun der Flotte die nötigen Befehle zum Auslaufen erteilt und Vizeadmiral Albini beauftragt, die 600 Mann Marineinfanterie einzuschiffen und auf die verschiedenen Schiffe seiner Eskadre zu verteilen, welche mit den eigenen Marineinfanteriedetachements der Schiffe der Flotte sowie mit den anderen Ausschiffungskompagnien und 8 Feldgeschützen vorläufig zur Landung bestimmt waren.

Bevor jedoch die Flotte die Anker lichtete, erbat sich Admiral Persano noch vom Marineminister die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie stark ist im ganzen die Landungstruppe, welche dem Oberkommandanten zur Verfügung gestellt werden wird?

2. Wie stark jene, welche sich sogleich einschiffen wird?

3. Wie stark wird jene Truppe sein, welche noch zu uns stoßen soll und binnen welcher Zeit?

4. Werden 2 Geniekompagnien mitkommen?

5. Wird irgend ein Genie- oder Artillerieoffizier sich der Expedition anschließen?

Ich bitte um präzise Antworten sowie um den Zeitpunkt der Einschiffung der Marineinfanterie.

Wir werden nicht vor $2^h$ p. m. auslaufen.

Der Marineminister antwortete ihm hierauf zurück:

Ad 2. Der Chef des 3. Departements Kontreadmiral Provana wird die Stärke der Truppen angeben, die sich sogleich einzuschiffen hat.

Ad 3. Der Kriegsminister hat den Tag nicht angezeigt, an welchem sich die Freiwilligenjäger in der Stärke von 1200 bis 1400 Mann in Ancona befinden werden.

Ad 4. Der Kriegsminister hat die 2 Geniekompagnien nicht zugesagt.

Ad 5. Die Artillerie- und Genieoffiziere werden sich sofort einschiffen.

---

[1]) Der Marineminister schien sich bezüglich der Möglichkeit, die Insel Lissa durch einen Handstreich zu nehmen, keinen derartigen Befürchtungen hinzugeben, die Expedition vielmehr als eine solche zu betrachten, die mit Rücksicht auf die Mittel der Flotte keine besonderen Schwierigkeiten bereiten werde. So hatte er im Laufe des Gespräches die Äußerung fallen lassen, daß ein bloßes „Darüberfahren" wohl genügen dürfte (che basterebbe una leccata). Rendiconti etc. etc.; deposizione Persano, Seite 35. A. d. V.

300 Mann Marineinfanterie werden entweder noch heute oder morgen in Ancona eintreffen.

Um $3^h$ p. m. verließ endlich die italienische Flotte in der imposanten Stärke von:

11 Panzerschiffen: „Rè d'Italia", „Rè di Portogallo", „Maria Pia", „Principe di Carignano", „Ancona", „Castelfidardo", „San Martino", „Terribile", „Formidabile", „Palestro", „Varese",

4 Holzfregatten: „Maria Adelaide", „Duca di Genova", „Vittorio Emanuele", „Gaëta",

3 Korvetten: Schraubenkorvette „San Giovanni", Raddampfkorvetten „Ettore Fieramosca" und „Guiscardo",

5 Avisodampfern: „Esploratore", „Messaggiere", „Flavio Gioja", „Stella d'Italia", „Giglio",

3 Schraubenkanonenbooten: „Montebello", „Vinzaglio", „Confienza",

2 Transportdampfern: „Washington", „Indipendenza",

somit im ganzen 28 Schiffe die Rhede von Ancona und steuerte in der Absicht, ihre eigentliche Route zu verbergen, bis zum Einbruche der Nacht einen nordwestlichen Kurs.

Vorher hatte noch der Admiral den nachstehenden Tagesbefehl an die Flotte erlassen:

„Admirale, Kommandanten, Offiziere, Matrosen und Soldaten!

Vom ersten Tage der Eröffnung der Feindseligkeiten hat die Operationsflotte sich im Besitze der Herrschaft über das Adriatische Meer zu erhalten gewußt.

Von uns ganz unabhängige Umstände sind die Veranlassung gewesen, daß wir bis jetzt keine größere Tätigkeit entfaltet haben.

Wir setzen uns nun zu dem Zwecke in Bewegung, um für Italien den feindlichen Waffen Länder zu entreißen. welche zu Italien gehören.

Ich schätze mich glücklich, dies Euch anzuzeigen und auf diese Weise Euere gerechte Ungeduld, in den Kampf zu kommen, zu befriedigen.

Unser König befiehlt uns, bis aufs äußerste zu kämpfen.

Italien sieht auf uns.

Lasset uns daher zeigen, daß wir im stande sind, die allgemeine Erwartung noch zu übertreffen.

Es lebe der König! Es lebe Italien!

Conte di Persano m. p."

e]

tt

# 6. Kapitel.

Hiezu Karte III.

**Beschreibung der Insel Lissa. — Ihre Wichtigkeit für die Franzosen und Engländer zu Anfang des 19. Jahrhunderts. — Befestigungsbauten der Engländer. — Fortsetzung derselben durch die Österreicher. — Stand der Werke Ende Juni 1866. — Stärke der Garnison. — Kurze Beschreibung der Werke.**

Die Insel Lissa liegt fast in der Längenmitte des Adriatischen Meeres unter dem 43. Grad nördlicher Breite und zwischen dem 16. und 17. Grad östlicher Länge von Greenwich, ungefähr 30 Seemeilen von der dalmatinischen, 70 von der italienischen Küste des Festlandes entfernt und ist die am weitesten gegen Südwesten vorspringende der dalmatinischen Inseln.

Ihr Flächeninhalt beträgt 30 Quadratseemeilen, ihr Umfang 24 Seemeilen, ihre Länge von West gegen Ost 8, ihre Breite 4 Seemeilen.

Der höchste Punkt der Insel ist der Monte Hum (592 *m*), dessen Verzweigungen sie ganz ausfüllen und in steilen felsigen Ufern gegen das Meer abfallen.

Mehrere gute Häfen und zahlreiche kleinere Buchten vermitteln die Verbindung der wenigen Ortschaften auf der Insel; die nennenswertesten sind:

An der Nordseite der 1¹/₅ Seemeilen tiefe und ¹/₂ Seemeile breite Haupthafen von S. Giorgio (Lissa); dann die Buchten Carober, Gradac, Portochiave und Travna westlich, Stončica östlich des genannten Hafens.

An der Südostseite: Die Bucht Milna, der Hafen Manego, die Bucht Ruda, endlich im Westen die 1²/₃ Seemeilen breite und 1 Seemeile tiefe Bai von Comisa.

Die Gangbarkeit im Innern der Insel ist auf den meist nackten Felsenboden sehr erschwert; nur einige für Saumtiere zur Not praktikable Reitwege verbinden die verschiedenen Befestigungen. Der beste Weg ist jener, welcher von Lissa (S. Giorgio) über den Sattel Michele nach Comisa führt.

Früher zum venetianischen Besitz in Dalmatien gehörig, kam die Insel nach dem Sturze der Republik zunächst an Österreich, wurde jedoch von diesem im Preßburger Frieden an Frankreich abgetreten und zu dem Königreich Italien geschlagen. Ihrer günstigen geographischen Lage wegen bildete sie nun in den Kämpfen zu Anfang des 19. Jahr-

hunderts unausgesetzt den Zankapfel zwischen den Franzosen, Engländern und Russen, von denen die Engländer sich hauptsächlich auf derselben festsetzten, von hier aus ihre Kreuzungen im Adriatischen Meere zu unternehmen pflegten und auf diese Art den französischen wie italienischen Handel schwer schädigten.

Napoleon I. legte aus diesem Grunde der Insel Lissa einen großen Wert bei und während der Herrschaft des damaligen Königreiches Italien wurden wiederholte Versuche gemacht, sich ihrer wieder zu bemächtigen, die aber immer an der Überlegenheit der englischen Flotte und deren Wachsamkeit scheiterten. Der letzte dieser Versuche geschah im März 1811, um welche Zeit eine Expedition, bestehend aus den drei französischen Fregatten „Favorite", „Flore" und „Danaë", der italienischen Fregatte „Corona", den italienischen Korvetten „Bellona" und „Carolina" sowie vier kleineren Schiffen, welche auch Landungstruppen am Bord führten, unter dem Kommando des französischen Linienschiffskapitäns Dubourdieu, zur Eroberung der Insel dorthin abging.

Am 11. März in den Gewässern von Lissa von einer englischen Schiffsdivision, bestehend aus den Fregatten „Amphion", „Active" und „Cerberus" und der Korvette „Volage" unter dem Linienschiffskapitän Sir William Hoste angegriffen und geschlagen, verlor dieselbe in diesem Gefechte die Fregatten „Favorite", „Corona" und „Bellona" und flüchtete, ihre Aufgabe vereitelt sehend, mit dem Reste nach Lesina.[1])

Die Engländer erbauten an der Nordwestseite des Hafens von S. Giorgio, auf einer gegen das Meer vorspringenden Landzunge das Fort S. Georg, und auf den den Hafeneingang beherrschenden Höhen drei terrassierte Defensionstürme: Robertson, Bentink und Wellington.

Nachdem die Insel im Jahre 1815 mit Dalmatien an Österreich rückgefallen war, wurden in der langen Friedensepoche bis zum Ausbruche des Krieges mit Sardinien 1848 bis 1849 die Befestigungen gerade nur in dem notwendigsten Stand gehalten und nichts mehr für ihre Erweiterung getan. Man hielt, wie aus einer diesbezüglichen an den Hofkriegsrat gerichteten Denkschrift aus dem Jahre 1832 hervorgeht, nicht einmal die bloße Verteidigung der Insel für zwingend notwendig, „da Lissa mit Rücksicht auf seine natürlichen Hilfsquellen nichts darbietet was ihren Besitz interessanter macht, als den der übrigen unteren Inseln

---

1) Noch in den Sechzigerjahren des vorigen Jahrhunderts waren auf dem kleinen nach Sir William Hoste benannten Eiland in der Einfahrt zum Hafen von S. Giorgio die Gräber der in dieser Aktion gefallenen englischen Offiziere und Matrosen vorhanden.

des dalmatinischen Litorales"[1].) Erst infolge der politischen Lage, in welche Österreich seit 1848 durch die Verhältnisse auf der italienischen Halbinsel, welche neuerliche kriegerische Verwicklungen in Aussicht stellten, versetzt worden war, fand man sich veranlaßt, der so günstig gelegenen Insel eine größere Bedeutung beizumessen und die bisher bestandenen Werke, welche den Haupthafen S. Giorgio verteidigten, durch die Batterien Mamula, Zupparina und Schmidt sowie durch die ganz im Hintergrunde des Hafens gelegene Batterie Madonna zu ergänzen. Auf dem Sattel S. Michele wurde ferner als Talsperre die Erzherzog Max-Feste errichtet, auf der westlichen Seite der Insel, den Hafen von Comisa beherrschend, die Batterie Magnaremi, auf der östlichen, zum Schutze des Hafens Manego, die Batterie Nadpostranje.

1860 wurde der Hafen von S. Giorgio zum Kriegshafen erklärt und dort eine Kohlenstation für die k. k. Kriegsmarine errichtet.

Inzwischen vollzog sich aber der Bau der Panzerschiffe sowie der Übergang von den glatten Geschützen zu den gezogenen schwersten Kalibers. Waren bisnun Festungswerke im allgemeinen den Holzschiffen als bedeutend überlegen anzusehen gewesen, so zeigte es sich bald, daß sie den schweren Geschützen der Neuzeit, welche die Panzerschiffe am Bord führten, nicht mehr Stand halten konnten und der Vorteil jetzt auf Seite der letzteren lag, ein Umstand, welchem selbstverständlich nicht so leicht begegnet werden konnte. Auf diese Weise erklärt es sich, daß beim Ausbruch des Krieges im Jahre 1866 die Befestigungswerke von Lissa in keinem richtigen Verhältnisse mehr zu den am Bord der Panzerschiffe bereits eingeführten neuen Geschützsystemen standen. Es wäre daher vielleicht angezeigt gewesen, sie ganz aufzulassen, wie man dies mit anderen bereits getan hatte. Tatsächlich bestanden sie aber noch als der Krieg schon in Sicht stand und man beschränkte sich — zumal ein Hauptangriff auf Lissa von Seite der italienischen Flotte aus den bereits angeführten Gründen und mit Rücksicht auf das für Italien viel wichtigere Venedig nicht wahrscheinlich schien — darauf, dieselben, soweit es noch die Zeit zuließ, auszubessern und zu verstärken.

Der Bauzustand der genannten Werke von Lissa war, mit Ausnahme des schon etwas in Verfall geratenen Turmes Wellington, im

[1]) Tatsächlich bietet Lissa als Verpflegsstation keine großen Ressourcen; der Mangel an genügend gutem Trinkwasser macht sich in den Sommermonaten sehr fühlbar, da nur eine geringe Anzahl von Quellen vorhanden ist und das Regenwasser in Zisternen aufbewahrt werden muß. Die Franzosen hatten im Kriege 1859 dasselbe gänzlich unbeachtet gelassen, dagegen Lussin besetzt. A. d. V.

allgemeinen noch ein guter; einige Mängel jedoch, welche zum Teile von der Anlage herrührend, im gegenwärtigen Momente und bei der knapp bemessenen Zeit nicht vollständig zu beheben waren, mußten jetzt um so schwerer ins Gewicht fallen.

Die meisten Werke hatten nämlich den Nachteil, daß die dem feindlichen Feuer bloßgestellten Böschungen wegen Mangel an Erdreich mit Mauerwerk und Steinen verkleidet und die Geschützstände nur durch aus lockeren Steinen zusammengefügten Brustwehren gedeckt waren. Ferner trat bei fast allen, trotzdem sie von verschiedenen Seiten aus enfiliert oder schräge beschossen werden konnten, der Mangel an geeigneten Erdtraversen zum besseren Schutze der Pulvermagazine zu Tage; die aufgeführten Steintraversen boten hiefür nur einen ungenügenden Ersatz, wobei noch, wie es auch die Folge zeigte, die Gefahr drohte, daß die Bedienungsmannschaften durch die umherfliegenden Steintrümmer Schaden nähmen. Bereits im Monate April wurden alle Pulvermagazine in der oben erwähnten Art gesichert, die Enveloppe des Turmes Bentink erweitert und verstärkt, der Turm Wellington restauriert und an demselben eine Batterie für vier Mörser angebaut; ferner wurden an mehreren Punkten der Insel zur Abwehr von Landungen flüchtige Geschützemplacements errichtet.

Ebenso ungenügend wie die fortifikatorische Stärke der Befestigungen von Lissa war die zu ihrer Verteidigung vorhandene Anzahl der Geschütze und deren Kaliber.

Dem Insel- und Festungskommando standen im ganzen 88 Geschütze zur Verfügung, und zwar:

I. Gezogene Geschütze.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 20 | Stück | 24pfündige | Hinterlader (System Wahrendorff), |
| | 8 | „ | 12 „ | Hinterlader (System Wahrendorff), |
| | 3 | „ | 6 „ | Vorderlader (System La Hitte). |
| Summe . | 31 | Stück | | |

II. Glatte Geschütze.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 8 | Stück | 48pfündige | Küstenkanonen, |
| | 4 | „ | 30 „ | Granatkanonen (Paixhans), |
| | 6 | „ | 30 „ | Küstenhaubitzen, |
| | 2 | „ | 24 „ | kurze Batteriekanonen, |
| Fürtrag. . | 20 | Stück | | |

Übertrag . . 20 Stück

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 12 | „ | 18 | „ | eiserne Verteidigungskanonen, |
| 4 | „ | 12 | „ | eiserne Verteidigungskanonen, |
| 1 | „ | 10 | „ | Batteriehaubitze, |
| 2 | „ | 7 | „ | Granatkanonen, |
| 1 | „ | 7 | „ | Feldhaubitze, |
| 3 | „ | 6 | „ | Feldkanonen, |
| 2 | „ | 60 | „ | Küstenmörser, |
| 2 | „ | 60pfündige | | ordinäre Mörser, |
| 2 | „ | 30 | „ | weittreibende Mörser, |
| 2 | „ | 30 | „ | ordinäre Mörser, |
| 2 | „ | 12 | „ | Raketengeschütze, |
| 4 | „ | 6 | „ | Raketengeschütze. |

Summe . . 57 Stück.

Wie hieraus ersichtlich, ließen sich von diesen Geschützen kaum die Hälfte als solche in Betracht ziehen, welche den Kampf mit Panzerschiffen mit Aussicht auf Erfolg unternehmen konnten und es kann nicht geleugnet werden, daß die Verteidiger Lissas vor die schwere Aufgabe gestellt worden waren, mit ungleichen Waffen zu kämpfen, eine Aufgabe, die sie jedoch, wie wir sehen werden, trotzdem in geradezu glänzender Weise lösten.

Für die Verpflegung der Besatzung war genügend vorgesehen worden, Proviant auf mehrere Monate vorhanden, die Zisternen wohl mit Wasser versehen. Die Dotation der Geschützmunition betrug durchschnittlich 200 Schüsse pro Geschütz.

Die Besatzung der Insel bestand am 20. Juni, abgesehen von dem Stabspersonal, aus:

| | | |
|---|---|---|
| dem 4. Bataillon des Infanterieregiments Baron Jellačić Nr. 69 | 1047 | Mann, |
| 5 Kompagnien Marineinfanterie, und zwar die 4., 9., 10., 11., 12. Kompagnie | 1200 | „ |
| 3. Kompagnie des Küstenartillerieregiments | 297 | „ |
| 5. Kompagnie des Küstenartillerieregiments | 265 | „ |
| Genietruppe | 27 | „ |
| Matrosen | 44 | „ |
| Zusammen . . | 2880 | Mann. |

Als infolge der Ereignisse auf dem nördlichen Kriegsschauplatze das 5. und 9. Korps der Südarmee an die Donau berufen und das in Italien verbleibende 7. Korps durch Heranziehung aller an der dalmatinischen Küste nur irgend entbehrlichen Besatzungen verstärkt wurde, erhielt auch das 4. Bataillon Jellačić-Infanterie die Bestimmung, nach Triest abzugehen und wurde am 12. Juli dahin überschifft.

Es blieben sonach in Lissa:

| | | |
|---|---|---|
| 5 Kompagnien Marineinfanterie mit . . . . . . . . . . | 1200 | Mann, |
| 3. und 5. Kompagnie des Küstenartillerieregiments . . . | 562 | „ |
| Genietruppe . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 27 | „ |
| Matrosen . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 44 | „ |
| in Summa . . | 1833 | Mann. |

200 Mann der Marineinfanterie waren in den Batterien teils zur Geschützbedienung, teils als Geschützbedeckung, 36 Mann als Pionierabteilung bei verschiedenen Arbeiten, 14 Mann als Blessiertenträger verwendet, der Rest der Marineinfanterie mit 950 Mann blieb disponibel.

Im Hafen von S. Giorgio lag der gemietete Lloyddampfer „Egitto“, Kommandant Linienschiffsleutnant Stratti, für Rekognoszierungen etc. zur Verfügung des Festungskommandanten; derselbe war jedoch nicht mit Geschützen armiert und deshalb zu keinem Gefechte geeignet.

Zum Insel- und Festungskommandanten war der aus dem Ruhestande zeitlich einberufene Oberst und Maria Theresien-Ordensritter David Freiherr Urs de Margina ernannt worden, der am 21. Mai das Kommando übernahm; Geniedirektor war Major Hiltl der Geniedirektion Spalato, welcher zugleich die Dienste des Generalstabschefs versah, Artilleriedirektor Hauptmann Klier des Küstenartillerieregiments und Infanteriebesatzungskommandant Major Kratky des Marineinfanterieregiments.

Von der Kuppe des Monte Hum und dem Turme Wellington konnte der Golf bis an die italienische und dalmatinische Küste beobachtet und jede Wahrnehmung durch den optischen Telegraphen nach der Reservestellung auf Cosmo-Andrea signalisiert werden, woselbst der dritte optische Telegraph die Befehle des Festungskommandanten nach allen befestigten Punkten übertrug.

Die Insel war durch ein von der Bucht von Stončica aus gelegtes unterseeisches Kabel über Lesina mit Zara telegraphisch verbunden.

Schließlich sei noch erwähnt, daß die Verteidigung des Hafens durch Seeminen oder Barrikaden aus Mangel der nötigen Zeit nicht mehr tunlich gewesen war.

Im nachstehenden folgt eine kurze Beschreibung der Werke bezüglich ihrer Beschaffenheit nach Durchführung der bereits früher erwähnten Arbeiten sowie ihrer Armierung: [1])

### Nr. I. Fort Georg.

Kommandant: Oberleutnant J. U. Dr. Jakob Girtler des Küstenartillerieregiments, zugleich Respizierungskommandant der Batterie Mamula und der Türme Robertson und Bentink.

Dieses Fort lag 55 *m* über dem Meere und hatte eine Bankbatterie vorgelegt, deren gerade Front gegen die offene See, die rechte Flanke gegen die nordöstliche Einfahrt, die linke Flanke gegen die Bucht Carober gerichtet war.

An die Batterie schloß rückwärts eine für Geschützverteidigung eingerichtete Terrasse, deren untere Räume für ein Proviantmagazin, ein Requisitendepot und ein Dotationspulvermagazin adaptiert waren. An die rückwärtige Front der Terasse war das große Kriegspulvermagazin mit einem Fassungsraum für 50.000 *kg* Pulver angebaut. Gegen die Bucht Carober war dieses Magazin nur durch eine aus Steinen provisorisch hergestellte Traverse unzureichend geschützt.

Die Länge der Front der Batterie, welche gar keine Traversen besaß, betrug 64 *m*, jene der beiden Flanken je 32 *m*; die aus Steinen hergestellte Brustwehr hatte eine innere Höhe von $1^1/_2$ *m* und eine Dicke von etwa 1 *m*. Der Graben war 4 *m* tief und ebenso breit.

Die Armierung bestand aus 17 Geschützen, und zwar:

| | | |
|---|---|---|
| 4 | 18pfündigen | eisernen Verteidigungskanonen auf der Terrasse, |
| 4 | 24 „ | gezogenen Hinterladern, |
| 6 | 48 „ | glatten Küstenkanonen, |
| 1 | 30 „ | ordinären Mörsern, |
| 2 | 60 „ | Küstenmörsern, |
| 17 | Geschütze. | |

### Nr. II. Batterie Mamula.

Kommandant: Feuerwerker Karl Gomolka des Küstenartillerieregiments.

Diese etwas vor und unterhalb des Forts Georg 33 *m* über dem Meere gelegene Batterie war ganz im Felsen gehauen, mit dem Fort

[1]) Nach Wilhelm Knobloch „Die Kanoniere von Lissa“.

durch eine Zugbrücke verbunden und bestrich die nordöstliche Hafeneinfahrt.

Die beiden Pulvermagazine an den Flügeln der Batterie faßten zusammen kaum den dritten Teil der Dotationsmunition. Gegen die Hafeneinfahrt waren sie durch eine Vorlage aus Steinschotter gedeckt.

Armierung:

2 24pfündige gezogene Hinterlader,
4 30 „ Küstenhaubitzen,
1 30pfündigen ordinärer Mörser,
—
7 Geschütze.

## Nr. III. Turm Robertson.

Kommandant: Kadettkorporal Franz Häring des Küstenartillerieregiments.

50 *m* über dem Meere, auf dem Sattel hinter Fort Georg. Der 9 *m* hohe runde Turm hatte einen Durchmesser von 8 *m*, eine Steinbrust von $1^1/_2$ *m* Höhe und 1 *m* Stärke und war im Innern durch eine schwache Holzdecke und ein Ziegelpflaster in zwei Stockwerke geteilt. Das horizontale Turmverdeck war gebildet durch einen 30 *cm* starken Dippelboden, eine 8 *cm* dicke Pfostenlage, 75 *cm* Erdaufschüttung und ein 8 *cm* starkes Steinpflaster. In der Mitte wurde es durch einen Mauerpfeiler gestützt. Auf dem Verdecke stand:

1 12pfündiger gezogener Hinterlader.

## Nr. IV. Batterie Zupparina.

Kommandant: Unterleutnant Josef Pomeisl des Küstenartillerieregiments.

28 *m* über dem Meere. Ursprünglich als Etagenbatterie Ober- und Unter-Zupparina erbaut, war letztere später wieder aufgelassen worden.

Die Brustwehr bestand aus einer 6 *m* starken Erdlage und war innen mit einer Mauer verkleidet. Das Pulvermagazin lag am rechten Flügel.

Armierung:

4 24pfündige gezogene Hinterlader.

## Nr. V. Turm Bentink.

Kommandant: Kadettfeuerwerker Karl Winkler des Küstenartillerieregiments.

Seehöhe 75 *m*. Der Turm hatte eine Brustmauer von 2 *m* Stärke und 1 *m* Höhe, war 9 *m* hoch bei einem Durchmesser von 14 *m*. Die innere Einrichtung war ähnlich wie bei Robertson.

Kurz vor Ausbruch des Krieges wurde er an seiner östlichen Seite mit einer aus Erde hergestellten und mit Scharten versehenen Enveloppe umgeben.

Im Turme selbst befanden sich Mannschaftsunterkünfte, eine Zisterne und das Pulvermagazin. Letzteres enthielt auch einen Teil der Munition für die Batterie Zupparina.

Armierung:

1 12pfündiger gezogener Hinterlader auf dem Verdecke des Turmes,
2 30pfündige Küstenhaubitzen der Enveloppe,
4 12pfündige eiserne Verteidigungskanonen der Enveloppe,
7 Geschütze.

## Nr. VI. Batterie Schmidt.

Kommandant: Unterleutnant Eduard Pawlowsky des Küstenartillerieregiments.

Seehöhe 16 *m*. Bankbatterie aus Erde, in den Hang einer Kuppe eingeschnitten, mit der Front gegen die offene See und dem zurückgebogenen linken Flügel gegen die nördliche Einfahrt gerichtet.

Die 6 *m* starke Brustwehr war rückwärts $1^1/_2$ *m* hoch.

Die zwei Munitionsmagazine waren hinter der Geschützstellung minenartig in den Berg gegraben; die Eingänge zu ihnen führten aus dem Batterieraume, sahen also gegen den Feind, doch war der Zugang wiederholt rechtwinkelig gebrochen und mündete in einen seitlichen Vorraum zum Magazin. Dafür faßten beide zusammen kaum den sechsten Teil der Dotation und mußte die Ersatzmunition während des Gefechtes aus dem Pulvermagazin der 2000 *m* entfernten Madonna-Batterie zugetragen werden.[1]) Traversen und Rückenwehren hatte die Batterie nicht.

Armierung:

2 24pfündige gezogene Hinterlader,
2 48pfündige glatte Küstenkanonen,
4 Geschütze.

## Nr. VII. Turm Wellington.

Kommandant: Oberleutnant Johann Haberl des Küstenartillerieregiments.

Seehöhe 190 *m*. Bauart analog wie bei Robertson. Auf dem Turmverdeck stand ein optischer Telegraph, weshalb der Turm auch Telegraphenturm genannt wurde. Vor dem Turme lag, mit dem rechten

---

[1]) Diesem Umstande fiel, wie wir sehen werden, durch einen unglücklichen Zufall während des Kampfes die Batterie zum Opfer.

Flügel gegen diesen gelehnt, eine Mörserbatterie, deren Front gegen die Hafeneinfahrt gerichtet war und deren Brustwehr nur aus übereinandergelegten Steinen mit einem 30 *cm* hohen Erdaufschutt bestand.

Armierung:

1 7pfündige kurze Feldhaubitze, auf der Terrasse des Turmes,
1 10pfündige Batteriehaubitze, auf der Terrasse des Turmes,
2 30pfündige weittreibende Mörser, in der Mörserbatterie,
2 60pfündige ordinäre Mörser, in der Mörserbatterie,
6 Geschütze.

### Nr. VIII. Batterie Madonna.

Kommandant: Oberleutnant Eduard Jauernig des Küstenartillerieregiments.

Diese lag im Hintergrunde des Hafens zwischen den Orten Lissa und Kut. Der solid aus Quadern gebildete Steinbau hatte 13 *m* Seehöhe und eine 6—7 *m* starke Steinbrust, deren Krone mit Erde bedeckt war.

Das Munitionsmagazin unter dem Wallgange enthielt außer der eigenen Dotation noch einen großen Teil für die Batterie Schmidt und außerdem die Munition für die Raketenbatterie.

Die Schußdirektion der Batterie war gegen die Mitte der Hafeneinfahrt gerichtet, wodurch gleichzeitig die Flankierung der Batterien Schmidt und Zupparina auf ungefähr 2000 *m* Entfernung ermöglicht war.

Etwa 8 *m* hinter der Batterie befand sich eine den Wallgang überhöhende, gemauerte Defensionskaserne.

Armierung:

4 24pfündige gezogene Hinterlader,
4 30pfündige Granatkanonen,
8 Geschütze.

### Nr. IX. Erzherzog Max-Feste.

Kommandant: Unterleutnant Eduard Michalic des Küstenartillerieregiments.

Steinernes, rechteckiges Blockhaus mit einem Schartenstocke. Diese Talsperre war für Gewehr- und Geschützfeuer eingerichtet und bestrich den steilen Weg nach Comisa.

Im Souterrain lag das Proviant- und das Pulvermagazin.

Armierung:

2 24pfündige kurze Batteriekanonen,
2 7pfündige Granatkanonen,
4 Geschütze.

### Nr. X. Batterie Magnaremi.

Kommandant: Oberleutnant Johann Gogl des Küstenartillerieregiments.

Diese in Lunettenform gebaute Batterie lag 165 *m* über dem Meere, war 1500 *m* vom inneren Hafen von Comisa entfernt und hatte eine Brustwehr aus steinigem Erdreich.

Das an die rechte Face anschließende Pulvermagazin ragte etwas über die Batterie und war nur schwach mit Steinen und Erde eingedeckt.

Armierung:

4 12pfündige gezogene Hinterlader,
4 24pfündige gezogene Hinterlader,
8 Geschütze.

### Nr. XI. Geschützstellung auf dem Berg Perlič.

Kommandant: Feuerwerker Anton Wýstawel des Küstenartillerieregiments.

In diesem flüchtigen Emplacement an der Südwestspitze der Insel standen zur Bestreichung der Einfahrt in den Hafen von Comisa

2 6pfündige gezogene Vorderlader (System La Hitte).

### Nr. XII. Batterie Nadpostranje.

Kommandant: Oberleutnant Josef Haselbauer des Küstenartillerieregiments.

Seehöhe 170 *m*, auf dem gleichnamigen Berge oberhalb des Hafens von Manego, in Herzform gebaut, in den ausspringenden Winkeln mit kleinen Rondellen. Die Kehle war durch einen Koffer mit Gewehrscharten geschlossen. Im Inneren war über Antrag des Batteriekommandanten in den letzten Tagen ein Blockhaus hergestellt worden. Das Pulvermagazin war nur schwach geschützt, die Batterie zur Zeit der Beschießung noch nicht ganz fertig.

Armierung:

2 12pfündige gezogene Hinterlader,
4 18pfündige eiserne Verteidigungskanonen.
6 Geschütze.

### Nr. XIII. Geschützstellung zwischen der Höhe Bariaki und dem Vranji kamik.

1 12pfündiges Raketengeschütz.

### Nr. XIV. Geschützstellung auf dem Vranji kamik.

1 12pfündiges Raketengeschütz.

**Nr. XV. Geschützstellung Andrea.**

1 18pfündige eiserne Verteidigungskanone.

**Nr. XVI. Doppelgeschützstellung zwischen Andrea und Cosmo.**

2 6pfündige Feldgeschütze.

**Nr. XVII. Geschützstellung Cosmo.**

1 6pfündiger gezogener Vorderlader (System La Hitte).

**Nr. XVIII. Geschützstellung zwischen Andrea und S. Vito.**

1 18pfündige eiserne Verteidigungskanone.

**Nr. XIX. Geschützstellung zwischen S. Vito und Cosmo.**

1 6pfündiges Feldgeschütz.

**Nr. XX. Geschützstellung zwischen Cosmo und Kut.**

1 18pfündige eiserne Verteidigungskanone.

**Nr. XXI. Geschützstellung S. Vito.**

1 18pfündige eiserne Verteidigungskanone.

---

# 7. Kapitel.

**Fahrt der italienischen Flotte gegen Lissa. — Rekognoszierungsfahrt des Stabschefs d'Amico und Rapport desselben. — Angriffsplan des Admirals Persano. — Mission Sandri. — Angriff der italienischen Flotte auf die Insel Lissa am 18. Juli. — Kontreadmiral Vacca vor Comisa. — Vizeadmiral Albini vor Porto Manego. — Angriff der Gruppen Persano und Riboty auf S. Giorgio. — Explosion in der Batterie Schmidt. — Mißglückter Versuch der Panzerfregatten „Maria Pia" und „San Martino" die Hafeneinfahrt zu forcieren. — Eingreifen der Gruppe Vacca. — Schweigen der Batterien mit Ausnahme jener von Wellington, Bentink und Zupparina. — Ende des Kampfes am 18. Juli. — Zustand der Werke und der Garnison. — Resultat der Mission Sandri. — Schwacher Angriff am 19. Juli vormittags. — Ankunft von Verstärkungen. — Dispositionen für den Angriff am Nachmittag. — Kampf der „Formidabile" mit der Batterie Madonna. — Resultat desselben. — Mißlingen der Landung des Vizeadmirals Albini. — Benehmen desselben. — Ende des Kampfes am 19. Juli. — Zustand der Werke Lissas und deren Verluste. — Kritische Lage des Admirals Persano. — Beschlußfassung. — Situation der italienischen Flotte während der Nacht. — Beratung am Morgen des 20. am Bord des „Rè d'Italia". — Erscheinen der österreichischen Eskadre.**

Die italienische Flotte hatte, wie am Schlusse des vorletzten Kapitels gesagt wurde, bei ihrem Auslaufen von Ancona, um ihre wahre Richtung zu verbergen, einen nordwestlichen Kurs eingeschlagen, den sie bis zum Einbruch der Nacht verfolgte und dann erst östlichen Kurs genommen, welcher sie gegen die Insel Lesina führte.

In See trennten sich die Avisodampfer „Flavio Gioja" und „Messaggiere" von derselben, ersterer, um auf der Höhe der Testa di Gargano zu kreuzen und dem erwarteten „Affondatore" die Ordre zu überbringen, sich vor Lissa mit der Flotte zu vereinigen, letzterer, an dessen Bord sich der Stabschef der Flotte, Linienschiffskapitän d'Amico befand, um inzwischen gegen Lissa vorauszufahren und eine Rekognoszierung der Insel vorzunehmen.[1])

---

[1]) Der Stabschef der Flotte, welcher sich freiwillig zu dieser Rekognoszierung angeboten hatte, sollte ursprünglich dieselbe als Padron eines nach Manfredonia bestimmten Trabakels verkleidet ausführen. Zu diesem Behufe hatte man ein derartiges Küstenfahrzeug mit Namen „Leda" gemietet, dasselbe mit diversen, angeblich für Manfredonia bestimmten Waren geladen und dementsprechend die Schiffspapiere ausgestellt. Dieses Trabakel sollte vom „Messaggiere" bis in die Nähe von Lissa geschleppt und dort losgelassen werden, worauf dann der Padron unter irgend einem Vorwande Lissa anlaufen und auf diese Weise eine genaue Rekognoszierung der Insel und ihrer Befestigungen vornehmen sollte.

Beim Auslaufen der Flotte am 16. hatte der „Messaggiere" zwar ein Trabakel namens „Leda" im Schlepp, es zeigte sich aber nachträglich, als man sich schon in

Auf den Schiffen waren alle Positionslichter verdeckt und man steuerte, langsam fahrend, die Nacht über den anbefohlenen Kurs weiter. In den Morgenstunden des 17. Juli berief der kommandierende Admiral mittels Signals die unterstehenden Admirale und ihre Stabschefs zu sich an Bord. Dort wurde denselben ein Plan zum Angriffe der Insel Lissa mitgeteilt, den der Admiral selbst entworfen hatte und nach welchem den Panzerschiffen die Aufgabe zufiel, die Forts und Batterien, welche die Einfahrt in den Hafen von S. Giorgio beherrschten, anzugreifen und zum Schweigen zu bringen, während die Holzeskadre unter Vizeadmiral Albini die Landung im Hafen von Comisa auf der Westseite der Insel zu bewerkstelligen hatte, um von dort aus auf der schmalen Bergstraße, die über den Sattel Michele nach Lissa führt, gegen den Hafen von S. Giorgio vorzudringen und die Forts, welche in der Kehle offen lagen. im Rücken zu nehmen.

Dieser Plan rief auf der Flotte eine allgemeine Überraschung hervor, besonders unter den eingeschifften ehemaligen venetianischen Offizieren, die nicht begreifen konnten, daß man bezüglich dieser Unternehmung sie nicht früher zu Rate gezogen und ihre Lokalkenntnisse über die Insel mit verwertet hatte.

In der Tat muß es auch wundernehmen, daß Admiral Persano darauf verzichtet hatte, beim Entwurfe seines Angriffsplanes den einen oder anderen seiner venezianischen Offiziere zur Beratung beizuziehen, da sich doch unter ihnen einige schon in höheren Chargen stehende (Paulucci, Fincati, Bucchia, Sandri) befanden, welche die Insel aus ihrer österreichischen Dienstzeit her kannten, während des Baues einiger neuen Werke anwesend waren und deshalb bei der Aufstellung des Planes immer von einigem Nutzen sein konnten. So scheint der Admiral, nach seinem Plane zu urteilen, von dem Vorhandensein der den Hafen von Comisa beherrschenden beiden Batterien sowie der Max-Feste auf dem Bergsattel zwischen Comisa und Lissa keine Ahnung gehabt zu haben und doch hätte er — wenigstens, was die letztere anbelangt — von den venezianischen Offizieren darüber informiert werden können.

---

hoher See befand, daß es nicht jenes war, auf welches die Schiffspapiere gestellt waren und welches die Waren am Bord hatte, so daß Linienschiffskapitän d'Amico es für geratener fand, diesen Plan aufzugeben und die Rekognoszierung mit dem „Messagiere“ selbst vorzunehmen.

Man kann hieraus einen Schluß auf die Hast und Konfusion ziehen, die beim Auslaufen auf der Flotte geherrscht haben mag. Rendiconti etc. etc.; deposizione d'Amico, Seite 67

Im Laufe des 17. wurden von der Flotte einige taktische Manöver ausgeführt und man war gegen Sonnenuntergang auf ungefähr 45 Meilen westlich von der Insel Lissa angelangt, dem Punkte, welcher Linienschiffskapitän d'Amico als Rendezvous angegeben worden war. Derselbe kehrte auch um diese Zeit mit dem „Messaggiere" von seiner Mission zurück und erstattete dem Admiral Persano den nachstehenden Bericht:

„In der Nacht vom 16. auf den 17. näherte ich mich von Busi her der Insel Lissa[1]) und streifte bei Anbruch des Tages hart die Ostküste derselben, mit den Offizieren des „Messaggiere" eifrig die kleinsten Details und Merkmale der Küste, besonders des Teiles derselben, wo sich der Hafen Manego befindet, studierend. Der Guardia-marina Amari verzeichnete auf eigens hiezu vorbereiteten Plänen die Befestigungswerke. Ich bemerkte vor Manego die Batterie à barbette S. Vito, in welcher wir bei einer Höhe von, wenn ich mich recht erinnere, 200 bis 300 *m* 9 Geschütze konstatierten.[2]) Wir sahen im Rücken derselben eine Kaserne sowie den Saumpfad, welcher von der Küste zu derselben führt. Von der Position vom Eiland Budikovac aus schien es mir, als ob nur 1 und zwar das äußerste Geschütz uns Schaden zufügen könnte; deshalb hielt ich bei mir diesen Punkt als geeignet für eine Ausschiffung von Truppen.

Indem wir näher zum Leuchtturm kamen, fanden wir da einen Küstenteil (Bucht Stončica), der von keiner Befestigung beherrscht ist und wo man die Ausschiffung in aller Ruhe vorbereiten könnte. Wir näherten uns dem Leuchtturm bis auf eine solche Distanz, daß wir hätten beinahe hinüberspringen können und bemerkten, daß hier das eine Ende des Telegraphenkabels lag, welches Lissa mit dem nahen Lesina verbindet. Nachdem wir die Landspitze mit dem Leuchtturm umschifft hatten (es war gerade Sonnenaufgang), entdeckten wir den Hafen von S. Giorgio und sahen auf der Esplanade die ganze Garnison in Reih und Glied aufgestellt, welche nach beendeter Inspektion sich dann in Abteilungen auflöste und Exerzitien begann. Ich glaube, daß mehrere von uns die Stärke derselben auf 1200 Mann schätzten. Bald nachher wurden auch alle Batterien des Hafens von S. Giorgio bemannt, die Artilleristen standen

---

[1]) Unter englischer Flagge.

[2]) Hiemit war die kurz vor Beginn des Krieges erbaute, über Bank feuernde Batterie Nadpostranje von 6 Geschützen gemeint, während die Bezeichnung S. Vito der Geschützstellung Nr. XXI zukommt.

mit der Lunte in der Hand bereit. Der Kommandant des „Messaggiere" frug mich, was zu geschehen habe: Ich befahl ihm, in den Hafen von S. Giorgio hineinzufahren, mit dem Vorderteil nach außen gewendet (also rückwärts fahrend) und bereit, die Maschine mit aller Kraft zu gebrauchen, so wie man auf der Festung die österreichische Flagge bemerken würde, die ich gehißt hatte. Indem wir uns, wie ich glaube, ungefähr $^3/_4$ Stunden zwischen den zwei Batterien, die innerhalb des Eilandes Hoste liegen, aufhielten, verzeichneten wir alle Befestigungswerke mit ihrer Geschützanzahl und der beiläufigen Höhe.[1])

Wenn ich mich recht erinnere, so befinden sich, in den Hafen einfahrend, links die Batterie des Telegraphenturmes[2]), welche mir von dieser Position als die höchste der ganzen Insel erschien, mit einer im Bau befindlichen Batterie von 4 Geschützen zur Rechten,[3]) ferner auf einer vorspringenden Landspitze eine über Bank feuernde Batterie von 4 Geschützen.[4])

---

[1]) Dieser Teil des Berichtes ist nicht recht verständlich und auch wenig glaubwürdig. Nach dem Telegramme des Inselkommandos von Lissa (siehe Seite 186) erschien allerdings am Morgen des 17. Juli gegen 6h von Südwest her ein Dampfer unter englischer Flagge, der sich der Insel sehr näherte, dieselbe von Süden über Osten umkreiste und, wie das Inselkommando selbst zugibt, Rekognoszierungszwecke verfolgte. Hiernach ist aber nicht gut anzunehmen, daß man, einmal aufmerksam geworden, zu Kriegszeiten einen Dampfer selbst unter österreichischer Flagge (der „Messagiere" mußte daher inzwischen die englische Flagge mit der österreichischen vertauscht haben), welcher mit dem Achterteil voraus in der Hafeneinfahrt erschien, öfters die Maschine stoppte und lotete, mit einem Worte sich ziemlich auffällig benahm, daß man, sagen wir, einem solchen Dampfer den Aufenthalt zwischen den Batterien der Einfahrt so ohneweiters gestattet hätte, ohne sich durch Absendung eines Bootes von dem Zwecke seines Kommens und Gehens zu informieren oder einen Warnungsschuß abzugeben. Linienschiffskapitän d'A m i c o dürfte daher wohl auch außerhalb der Einfahrt, von wo er allerdings die Werke und selbst einen Teil des inneren Hafens sehen konnte, geblieben sein, auf welche Weise es sich erklärt, daß er von dem Vorhandensein der Madonna-Batterie im Innern desselben, welche verdeckt blieb, nichts bemerkte. Was das Bemanntsein der Geschütze anbelangt, so dürfte dieser Umstand mit dem gewöhnlichen Morgenexerzitium der Batteriemannschaften zusammenfallen. Wir machen diese Bemerkungen hauptsächlich aus dem Grunde, weil der italienische Marinegeschichtsschreiber R a n d a c c i o diesbezüglich anführt, daß die vom Linienschiffskapitän d'A m i c o eingeholten Informationen „der Gutmütigkeit der österreichischen Garnison (alla dabbenaggine della guarnigione austriaca) zu verdanken gewesen seien". (R a n d a c c i o, Storia della marina italiana, II, Seite 120). A. d. V.

[2]) Turm Wellington mit dem optischen Telegraphen, 6 Geschütze.

[3]) Die an demselben neuangebaute Mörserbatterie.

[4]) Die 40′ über dem Meeresspiegel liegende Batterie Schmidt.

Auf dem Kamme des gegenüberliegenden Hügels sahen wir ein Fort,[1]) eine Batterie[2]) und zwei Türme.[3]) In allen den Befestigungswerken der Hafeneinfahrt zählten wir 42 Geschütze in Batterieaufstellung, sämtliche Werke sind in der Kehle offen.

Im Hintergrunde des Hafens sahen wir die Hauptstraße, welche nach Comisa führt, und am Kai einen Loyddampfer, welcher Artilleriematerial ausschiffte.

Nachdem wir mit dieser Arbeit fertig waren und die Lotungen der Meerestiefe sowie jede zur Höhenbestimmung nützliche Angabe verzeichnet hatten, wendeten wir uns ganz langsam nach dem Hafen Carober und von dort nach der Bai von Comisa, wo wir nach Annäherung an den Ort ungefähr $^1/_2$ Stunde stillstanden, jedoch jeden Augenblick bereit, uns in Bewegung zu setzen.

In die Bai von Comisa einfahrend, sahen wir zur Rechten eine Batterie à barbette von 9 Geschützen[4]) in derselben Höhe oder bloß wenig niederer als jene oben angeführten von S. Vito. Wir sahen ferner eine gemauerte Batterie (casamatta) von 4 Geschützen,[5]) die nicht sehr hoch ist, auf dem Bergsattel und endlich zur Linken auf dem Gipfel des Berges Perlič noch eine andere aber sehr hochgelegene Batterie,[6]) die ich ohneweiters von der See aus für unbekämpfbar hielt. Wir umfuhren die Insel nach Osten, ohne Erfolg nach einem Fischer fahndend, und steuerten gegen Vallona, bis wir uns außer Sicht der Insel befanden, worauf ich Kurs gegen den Rendezvouspunkt nahm, um mich mit der Flotte zu vereinen.

Wenn ich alle gewonnenen Eindrücke zusammenfasse, so komme ich zu der Anschauung, daß das Gelingen eines Handstreiches nicht unmöglich ist; die Befestigungswerke liegen allerdings zum größten Teil ziemlich hoch, trotzdem halte ich, mit Ausnahme jenes östlich von Comisa gelegenen und des Telegraphenforts, einen Angriff auf dieselben für mehr

---

[1]) Fort Georg, 17 Geschütze.

[2]) Batterie Mamula, 7 Geschütze.

[3]) Die Defensionstürme Robertson mit 1 und Bentink mit 7 Geschützen.

[4]) Die im Norden der Bai auf der Punta Magnaremi gelegene, über Bank feuernde Batterie Magnaremi mit 8 gezogenen Geschützen.

[5]) Die zur Sperrung der Kommunikation zwischen der Bai von Comisa und dem Hafen S. Giorgio auf dem Bergsattel Michele befindliche Max-Feste, ein gemauertes Blockhaus mit 4 Geschützen.

[6]) Die Geschützstellung Nr. XI auf dem Berge Perlič von 2 gezogenen La Hitte-Geschützen.

oder weniger erfolgreich. Mir schien es, als ob speziell in Comisa und Hafen Manego, selbst wenn man auch die Batterien nicht zum Schweigen bringen sollte, eine Ausschiffung von Truppen gelingen müsse, obzwar die Garnison der Insel — soviel wir bemerken konnten — sehr wachsam ist. Ich glaube demnach, daß mit Rücksicht auf den Umstand, daß wir von der See aus eine so starke Macht besitzen, ein Handstreich versucht werden sollte, trotzdem ich denselben jetzt nicht mehr für so leicht halte wie früher, nachdem ich mich überzeugt habe, daß die Bai von Comisa besser verteidigt ist, als ich mir es vorgestellt hatte.

In diesem Sinne ließ ich am Bord des „Messaggiere" viele Kopien der von uns zu stande gebrachten Skizze anfertigen und entwarf einen auf den Angriff bezüglichen Plan."

Admiral Persano war nach Durchsicht des Berichtes seines Stabschefs zur Überzeugung gelangt, daß der von ihm selbst entworfene Plan in einigen Punkten modifiziert werden müsse und nahm deshalb den neuen ihm vorgelegten Entwurf d'Amicos mit einigen unwesentlichen Abänderungen an. Es ergingen sofort die nachstehenden Befehle an die Flotte:

„Morgen den 18. bei Tagesanbruch wird die Flotte, um sich in den Besitz der Insel Lissa zu setzen, einen Angriff auf dieselbe unternehmen.

Die Flottille unter der Führung des „Montebello" muß sich noch vor Tagesanbruch bei den Inseln Spalmadori befinden; ihre Aufgabe ist es, das submarine Kabel der telegraphischen Leitung zwischen Lissa und Lesina, falls eine solche existiert, zu durchschneiden, ebenso die Semaphorstationen, welche sich dort befinden sollten, zu zerstören und zu verhindern, daß Unterstützungen oder Korrespondenzen von Lesina nach Lissa herüberkommen.

Der „Esploratore" bleibt auf Kreuzung zwischen dem Kap Planka und den Eilanden Pomo und S. Andrea.

Die „Stella d'Italia" übernimmt die Kreuzung zwischen den Inseln S. Andrea und Pelagosa.

Der „Messaggiere" verbleibt zur Disposition des Admirals en chef.

Zum Schleppdienst für jene Schiffe, die es eventuell nötig haben sollten, werden für die erste Gruppe der „Guiscardo", für die zweite und dritte Gruppe der „Ettore Fieramosca" und für die Holzeskadre der „San Giovanni" bestimmt.

Die erste Gruppe der Panzerschiffe unter dem Kommando des Kontreadmirals Vacca wird den Hafen von Comisa angreifen; die zweite Gruppe unter dem unmittelbaren Befehle des Höchstkommandierenden

wird die auf der westlichen Seite der Hafeneinfahrt von S. Giorgio gelegenen Werke, die dritte Gruppe unter dem Kommandanten Riboty die auf der östlichen Seite der Hafeneinfahrt gelegenen Werke angreifen; die Holzschiffe sind zur Bekämpfung des Hafens Manego bestimmt, um dort die Ausschiffung zu bewerkstelligen sowie die Werke zum Schweigen gebracht worden sind.

Die Landungstruppen stehen unter dem Befehle des Linienschiffskapitäns di Monale von der „Maria Adelaide", welchem der Linienschiffskapitän Martin-Franklin als Stellvertreter und Zweitkommandierender beigegeben wird.

Wenn die erste Gruppe der Panzerschiffe die nördlich von Comisa gelegene Batterie sowie jene im Innern früher zum Schweigen gebracht haben sollte, als die Holzschiffe mit den Batterien im Hafen Manego fertig geworden sind, so wird dieselbe sich dorthin begeben und die Bekämpfung dieses Punktes übernehmen, während in diesem Falle die Holzschiffe die Ausschiffung der Landungstruppen in Comisa bewerkstelligen würden, sich gut geschlossen unter der Küste im Südosten dieses Hafens haltend.

Die Streitmacht über die wir verfügen ist eine mehr als hinreichende für die Mission, welche wir durchzuführen haben; es ist daher überflüssig, jene Schiffe, die uns zu wichtigen Zwecken dienen, unnötig auszusetzen.

Nachdem die Batterien, welche wir zu bekämpfen haben, größtenteils sehr hoch liegen, so ist es angezeigt, sich vor Bogenschüssen in acht zu nehmen.

Die erste Gruppe wird gut tun, ihren Angriff auf die nördlich von Comisa gelegene Batterie von der Außenseite her zu unternehmen und den Angriff auf jene im Innern von Südosten her.

Für die zweite Gruppe wird es sich empfehlen, sich hart unter Carober zu halten und für die dritte Gruppe ebenfalls, so hart als nur möglich unter Land zu steuern, um den Hauptfronten der auf der Spitze Suporina gelegenen Batterien sowie den Bogenschüssen der Telegraphenbatterie auszuweichen.

Der nicht gepanzerten Eskadre empfiehlt es sich, vom Eiland Budikovac aus anzugreifen.

Mit Ausnahme der Nordspitze der Bai von Comisa und der Nordostküste der Insel Lissa genügt es, zur Vermeidung von Navigationshindernissen die Regel zu beachten: Nicht auf das zu stoßen, was sichtbar ist.

Der Gebrauch von Stahlprojektilen jeder Gattung ist ausdrücklich untersagt.

Nachdem mit Ausnahme von zweien der feindlichen Batterien alle anderen über Bank feuern, so wird es hauptsächlich von der Präzision des Feuers und nicht von der Anzahl der Schüsse abhängen, um sie zum Schweigen zu bringen; es wird daher strengstens eingeschärft, sich jeder Munitionsverschwendung zu enthalten und die Schüsse sukzessive zu berichtigen.

Im übrigen überläßt man den einzelnen Kommandanten die Durchführung ihrer Aufgaben, zu welchen vornehmlich jene gehört: so viel als möglich und auf die wirksamste Art zur baldigen Übergabe des Platzes beizutragen.

Die „Indipendenza" und der „Washington" werden sich in der Nähe der Insel Busi aufhalten und eines jeden Rufes gewärtig sein.

Falls der „Esploratore" den Feind entdecken sollte, so wird er mit dem Signal am Top sogleich die Insel von S. Giorgio aus umfahren; in diesem Falle werden sich die beiden Gruppen, welche S. Giorgio bekämpfen, sofort im Kanale von Lesina außerhalb des Schußbereiches von Lissa in Schlachtlinie formieren.

Die Holzeskadre wird sich in einer zweiten Kolonne, gegenüber den Zwischenräumen der beiden genannten Gruppen, formieren.

Die Gruppe der Panzerschiffe, welche Comisa bekämpft, wird sich in Reserve halten, um die feindliche Flotte zwischen zwei Feuer zu bringen.

Die heute morgens herausgegebenen Instruktionen werden hiemit annulliert."

Die Ausfertigung dieser Befehle sowie aller auf den Angriff Bezug habenden Dispositionen hatte sich bis ungefähr Mitternacht verzögert, um welche Zeit sich die Flotte mit dem Kurs gegen Lissa wieder langsam in Bewegung setzte. Kurz vorher war noch Fregattenkapitän Sandri mit der unter seinem Befehle stehenden Flottille, bestehend aus den Kanonenbooten „Montebello", „Confienza", „Vinzaglio" und dem kleinen Radaviso „Giglio" zur Ausführung der ihm übertragenen Mission nach Lesina abgegangen. Auf das Resultat derselben werden wir später zurückkommen.[1]) Den 18. morgens, während sich die Flotte auf einer Entfernung von ungefähr 20 Seemeilen südwestlich von Lissa befand, wurden die ver-

---

[1]) Siehe Seite 164.

schiedenen Gruppenkommandanten mit ihren Stabschefs, ferner der Kommandant der Ausschiffungstruppen an Bord des Flaggenschiffes berufen, um mit ihnen nochmals die näheren Details bezüglich des Angriffes zu besprechen. Diese Beratung sowie die Erteilung der nötigen Befehle nahm eine derartige Zeit in Anspruch, daß, als die Flotte sich trennte und die einzelnen Gruppen sich nach den ihnen im Angriffsplane zugewiesenen Posten in Bewegung setzten, es noch einer geraumen Zeit bedurfte, ehe dieselben dort anlangen konnten. Kontreadmiral Vacca, welcher mit den Panzerschiffen „Principe di Carignano", „Castelfidardo" und „Ancona" die Avantgarde der Flotte bildete, war der erste, der gegen $10^1/_2{}^h$ a. m. auf seinem Posten eintraf. Die ersteren zwei Schiffe hatten sich die rechts am Eingange liegende Batterie Magnaremi, die „Ancona" dagegen die links befindliche (am Berg Perlič) als Angriffsobjekte gewählt.

Von der Batterie Magnaremi mit scharfen Schüssen begrüßt, nahmen „Principe di Carignano" und „Castelfidardo" Stellung im Nordwesten der Batterie und eröffneten auf eine Distanz von 1500 *m* (= $7^1/_2$ Kabel) das Feuer gegen die rechte Flanke derselben, die das Pulvermagazin enthielt. Die Batterie schoß anfänglich nur mit den 3 gezogenen 24pfündern der angegriffenen Flanke, um aber das Feuer zu verstärken, ließ der Batteriekommandant, Oberleutnant Gogl, die Geschütze der linken Flanke wenden und feuerte mit denselben über die Erddecke des Magazins hinweg. Der Feind, durch die Verstärkung des Feuers überrascht, veränderte nun öfters seine Aufstellung und, so oft eines der Schiffe es unternahm, gegen das Innere der Bai vorzudringen, fand die auf dem Berg Perlič postierte Geschützstellung Nr. 11 (2 6pfündige gezogene La Hitte-Geschütze) Gelegenheit, in das Gefecht mit einzugreifen und einige wohlgezielte Schüsse abzugeben.

Das Feuer der italienischen Schiffe, obschon dieselben mit der größtmöglichsten Elevation schossen und sogar in den Batterien die hinteren Räder der Rapperte herabnahmen, hatte trotzdem gegen die zirka 165 *m* über dem Meeresspiegel gelegene Batterie Magnaremi keine besondere Wirkung hervorzubringen vermocht; anfangs die Höhe nicht erreichend, überschossen sie selbe später und brachten im ganzen nur zwei Treffer in die Eskarpe der Batterie. Die meisten Schüsse wühlten sich in das Erdreich ein und entzündeten das dürre Gestrüpp vor derselben. Dagegen hatten 2 Geschosse der Batterie Magnaremi das Hüttendeck des „Principe di Carignano" getroffen und daselbst gezündet; das Feuer konnte indes bald gelöscht werden.

Während dieser Zeit hatte sich die Gruppe des Linienschiffskapitäns Riboty, bestehend aus den Panzerschiffen „Rè di Portogallo", „Terribile", „Varese" und „Maria Pia" von Südwest her der Insel genähert, um dieselbe auf ihrer Ostseite zu umschiffen. Gegen 11$^h$ a. m. in Kielwasserlinie Hafen Manego passierend, eröffnete die Batterie Nadpostranje ihr Feuer auf diese Panzerschiffe, was die drei vordersten sogleich veranlaßte, in weitem Bogen außer Schußbereich zu steuern, während das letzte sich etwas näher heranwagte und mit zwei Schüssen empfangen wurde, welche ganz in der Nähe desselben einfielen, worauf es ohne Erwiderung derselben nach Steuerbord abhielt und den übrigen Panzerschiffen um die Ostseite der Insel gegen S. Giorgio folgte.[1])

---

[1]) Nach der Darstellung, welche in der Broschüre „Der Kampf auf dem Adriatischen Meere im Jahre 1866" (Separatabdruck aus dem V. Band des österreichischen Generalstabswerkes „Österreichs Kämpfe im Jahre 1866") auf Seite 44 bezüglich des Angriffes auf Comisa gegeben wird, wäre die Batterie Magnaremi zuerst von den vier Panzerschiffen Ribotys, hierauf von den Holzschiffen Albinis und zuletzt erst von der Gruppe Vacca angegriffen worden, so daß dieselbe einen Kampf mit 14 Schiffen zu bestehen gehabt hätte. Eine Randbemerkung fügt allerdings hinzu, daß man bezüglich der Darstellung dieses Kampfes aus den italienischen Angaben nichts Näheres habe entnehmen können und aus diesem Grunde den österreichischen Relationen gefolgt sei. Wir haben uns die Mühe genommen, in dieser Beziehung weiter nachzuforschen, und sind zu dem Resultate gelangt, daß die Darstellung des Generalstabswerkes in diesem Punkte auf einem Irrtum beruhen müsse.

Abgesehen davon, daß sämtliche italienischen Admirale und Schiffskommandanten in ihren Zeugenaussagen im Prozesse Persano übereinstimmend angegeben haben, daß Kontreadmiral Vacca zuerst auf seinem ihm im Angriffsplane zugewiesenen Posten vor Comisa eingetroffen und mit der dortigen Batterie ins Feuer gekommen sei, spricht hiefür schon der Umstand, daß in der Marschordnung der Flotte Kontreadmiral Vacca mit seinen unterstehenden Schiffen die Avantgarde bildete, somit auch früher vor Comisa ankommen konnte und mußte als die Schiffe Ribotys, welche in der ziemlich ausgedehnten Linie in der Arrièregarde waren.

Nachdem ferner im Angriffsplane auf ein frühes und möglichst gleichzeitiges Angreifen der in demselben bezeichneten Punkte der Insel ein besonderes Gewicht gelegt wurde, man aber infolge der in den Morgenstunden am Bord des Flaggenschiffes abgehaltenen Besprechung erst spät zum Angriffe gelangte, so ist es schon aus diesem Grunde nicht gut denkbar, daß sich die Gruppen Riboty und Albini, statt sich so rasch als möglich auf die ihnen angewiesenen Angriffsposten zu begeben, unterwegs — wenn auch nur vorübergehend — vor Comisa zur Beschießung der dortigen Batterien aufgehalten haben sollten, wozu sie gar nicht beordert waren Gewiß wäre dieser Umstand von den Gruppenkommandanten in ihren sehr detailliert gehaltenen Aussagen erwähnt worden, was jedoch nicht der Fall gewesen ist. Wir lassen im nachstehenden die hierauf bezüglichen Stellen aus den Aussagen derselben im Originaltexte folgen:

Gleich nach ihnen, gegen $11^1/_4{}^h$ erschien die Holzeskadre unter Vizeadmiral Albini, bestehend aus den Schraubenfregatten „Maria Adelaide", „Vittorio Emanuele", „Duca di Genova", „Gaëta" und „Garibaldi" nebst der Schraubenkorvette „San Giovanni" vor Hafen Manego und legte sich der Batterie Nadpostranje gegenüber. Diese eröffnete sofort das Feuer gegen das an der Tete befindliche Flaggenschiff „Maria Adelaide", welches hierauf mit 14 Schüssen antwortete, ohne jedoch mit seinen Projektilen die 170 *m* über dem Meeresspiegel gelegene Batterie zu erreichen. Um so besser trafen die Projektile der letzteren, welche 28 Schüsse abgab und der „Maria Adelaide" einen Verlust von 2 Toten und 3 Verwundeten beibrachte: ein Projektil war 50 *cm* unter Wasser durch die Bordwand in den Kohlenraum gedrungen und die Fregatte mußte sich außer Schußbereich legen, um das Leck verstopfen zu können.

Der „Vittorio Emanuele", welcher der „Maria Adelaide" folgte und ein amerikanisches $27^1/_2$ *cm* Dahlgreen-Geschütz vorne als Pivotgeschütz führte, erhielt jetzt mittels Signals Befehl, mit demselben gegen die Batterie zu feuern; es scheint jedoch, daß man mit der Bedienung und Leistungsfähigkeit dieses Geschützes nicht sehr vertraut war, denn man gab demselben weder die größtmöglichste Elevation noch schoß man mit der größten Ladung, so daß das Resultat auch kein günstiges war, indem das Projektil tatsächlich bloß die halbe Entfernung erreichte. Der Kommandant des „Vittorio Emanuele", Linienschiffskapitän Imbert, wollte zwar noch einen zweiten Probeschuß abfeuern lassen, Vizeadmiral Albini befahl jedoch, das Feuer einzustellen und sich aus dem Schußbereich zu entfernen.[1])

Ein Kriegsrat, der hierauf am Bord der „Maria Adelaide" abgehalten und zu welchem sämtliche Schiffskommandanten, der Linienschiffskapitän Martin-Franklin, der Artilleriemajor Conte Taffini und der Geniehauptmann Pozzoli berufen wurden, beschloß, von der Beschießung

---

„Siccome io faceva l'avanguardia della squadra, così fui il primo a raggiungere il mio punto d'attacco ed a aprire il fuoco contro le batterie di Porto Comisa etc. etc." Rendiconti etc., deposizione Vacca, Seite 44.

„Io so che la mio nave cannoneggiava i forti che difendono l'entrata del porto di S. Giorgio etc. etc." Rendiconti etc., deposizione Riboty, Seite 90.

„Passai d'avanti Porto Comisa e vidi che le batterie erano alte; arrivato a Porto Manego mi postai e scorsi che le batterie di questo luogo erano un po più alte di quelle di Porto Comisa; il nemico fu il primo a cominciare il fuoco ed io ordinai alCommandante della „Maria Adelaide" di tirare etc. etc." Rendiconti etc., deposizione Albini, Seite 54.

[1]) Rendiconti etc., etc.; deposizione Imbert, Seite 72.

Hafen Manegos Abstand zu nehmen, „da die Batterien zu hoch gelegen und es daher nicht angezeigt sei, in einer Lage zu verharren, wo der Feind der Eskadre Schaden zufüge, während diese ihm nichts anhaben könne. Was die Ausschiffung anbelange, so könne diese nicht unternommen werden, wenn nicht früher die Batterie zum Schweigen gebracht worden wäre.“

Vizeadmiral Albini entsandte die Korvette „San Giovanni“ nach S. Giorgio, um dem kommandierenden Admiral die Meldung von der vorgefundenen Situation sowie von dem gefaßten Beschlusse des Kriegsrates zu überbringen und sich weitere Befehle zu erbitten. Seine Eskadre blieb hierauf bis 6$^h$ p. m. in völliger Untätigkeit.

Kontreadmiral Vacca hatte mit seiner Gruppe vor Comisa um 1$^h$ p. m. gleichfalls den Kampf eingestellt, da er fand, „daß die Batterien zu hoch gelegen seien und er mit seinen Schiffen nichts gegen dieselben ausrichten könne“. Er sandte hierauf den ihm zugeteilten Aviso „Guiscardo“ mit der Meldung zum kommandierenden Admiral, „daß, nachdem er die ihm im Angriffsplane zugewiesenen Befehle nicht ausführen könne, er sich mit seinen Schiffen nach Hafen Manego begeben habe, um dort dem Vizeadmiral Albini bei der Durchführung seiner Aufgabe behilflich zu sein“. Ohne eine Rückantwort abzuwarten, setzte er sich auch gleich in Bewegung und erschien gegen 2$^h$ vor Hafen Manego, wo er aber, wie schon erwähnt, Vizeadmiral Albini aus gleichem Anlasse untätig fand, welch letzterer jedoch eine Kooperation Vaccas dankend ablehnte. Kontreadmiral Vacca steuerte hierauf, dem Kanonendonner folgend, weiter nach S. Giorgio, in der Absicht, sich dort dem kommandierenden Admiral zur Disposition zu stellen.

Gegen 6$^h$ p. m. traf die Korvette „San Giovanni“ mit dem Befehle des Admirals Persano wieder vor Hafen Manego ein, daß sich auch die Holzeskadre mit der Flotte vor S. Giorgio zu vereinigen habe, worauf sich jene dorthin in Bewegung setzte.

Admiral Persano war nicht wenig über die Resultatlosigkeit der Operationen seiner Unterbefehlshaber erstaunt und machte namentlich dem Vizeadmiral Albini schriftlich Vorwürfe darüber, die unseres Erachtens auch nicht unverdient waren.

Sämtliche Holzschiffe hatten auf Deck schwere Pivotgeschütze auf Schlittenrapperten installiert und, wenn man auch dem Feinde mit den eigenen Batteriegeschützen mangels genügender Elevation nicht viel anhaben konnte, so war man doch mit den schweren Pivotgeschützen im stande, ein derartiges wirksames Feuer auf die Batterie Nadpostranje

zu unterhalten, daß unter dessem Schutze bei nur einiger Schneidigkeit, die Landung hätte ausgeführt werden können. Linienschiffskapitän di Monale von der „Maria Adelaide“ gab später in seiner Aussage selbst zu, daß man durch Wechseln der Stellung und Aufsuchen einer entsprechenden Distanz bei Gebrauch der größten Ladung das Fort hätte beschießen können.[1]) Wie sich tags darauf zeigte, wurde von ihnen der noch etwas höher gelegene Turm Wellington ganz wirksam beschossen. Es ist geradezu unbegreiflich und wirft ein merkwürdiges Streiflicht auf die betreffenden Persönlichkeiten, daß man so ohne weiteres die Flinte ins Korn warf und daß sich bei dem auf der „Maria Adelaide“ abgehaltenen Kriegsrate auch nicht eine Stimme für die Fortsetzung des Kampfes sowie für den Versuch einer Landung an einer sonst geeigneten Stelle (zum Beispiel im Hafen Ruda) aussprach.

Der italienische Geschichtsschreiber Randaccio macht selbst an dieser Stelle[2]) die nicht unpassende Bemerkung, daß, wenn auch der erhaltene Befehl in dieser Form ein etwas allgemein gehaltener und vielleicht unzweckmäßiger (stolido) war, der Vizeadmiral als Soldat es dennoch hätte für eine Ehrenpflicht ansehen müssen, die Landung zur Ausführung zu bringen, um das angestrebte Ziel zu erreichen, ausgenommen, er sei der Meinung gewesen, nur dann zu landen, wenn der Feind sich überhaupt nicht widersetze.

Auch das Vorgehen des Kontreadmirals Vacca, welcher sich eigenmächtig und ohne die Erlaubnis abzuwarten, von seinem angewiesenen Posten entfernte und nicht wenigstens ein Schiff vor Comisa ließ, um mit diesem die dortige Batteriebesatzung in Atem zu erhalten, verdient scharfen Tadel.

Inzwischen war Admiral Persano mit der unter seinem direkten Befehle stehenden Gruppe, bestehend aus den Panzerschiffen „Rè d'Italia“, „Formidabile“, „San Martino“ und „Palestro“ längs der Nordseite der Insel gegen S. Giorgio gesteuert und um $11^h$ in den Schußbereich des Fort Georg angelangt. Von demselben beschossen, dampfte die Gruppe ohne Erwiderung vorüber, fuhr im Bogen bis Carober zurück und steuerte von dortaus in Kielwasserlinie neuerdings bis über die Hafeneinfahrt hinaus, bei dieser Gelegenheit volle Lagen gegen die westliche

---

[1]) „... se fossimo stati più distanti, si sarebbe potuto mandare qualche projettile nella fortezza, ma noi ci trovavamo alla distanza prefissaci dall' isola di Lissa e quindi ciò riusci impossibile.“ Rendiconti etc. etc.; deposizione di Monale, Seite 59.

[2]) Randaccio, Storia della marina italiana, II, Seite 132.

Befestigungsfront (Nr. 1 bis 5) und die Batterie Schmidt abgebend, worauf sodann im Gegenmarsch gewendet und abermals dasselbe Manöver ausgeführt wurde.

Admiral Persano hatte seinen Stabschef, den Linienschiffskapitän d'Amico, beauftragt, von der Kommandobrücke des „Rè d'Italia" aus die Bewegungen der Gruppe zu leiten, während er selbst sich anfangs in der mit Hängematten, Kotzen, Segeln u. dgl. verkleideten Großmars, sodann ab und zu auf Deck sowie in der Batterie bei den Geschützen aufhielt.

Linienschiffskapitän d'Amico glaubte am besten zu operieren, wenn er bei den oben erwähnten Defilierungen vor dem Fort Georg einmal auf große Entfernung, das andere Mal dagegen sehr nahe passierte, um auf diese Weise den feindlichen Artilleristen das Richten zu erschweren. Das Resultat dieses Manövrierens war jedoch, daß bei den ersten zwei Fahrten sämtliche Schiffe außer dem feindlichen Schußbereich passierten und deshalb das von ihnen, besonders vom „Rè d'Italia", äußerst lebhaft unterhaltene Feuer von keiner rechten Wirkung war. Erst bei der dritten Vorbeifahrt kam die Gruppe zur wirksamen Aktion, aber auch dieses Mal wurde nicht eines der Schiffe von den Projektilen des Gegners getroffen.[1])

Admiral Persano gab hierauf der „Formidabile" mittels Signals den Befehl, „sich näher unter das Fort Georg zu legen und dasselbe zum Schweigen zu bringen". Die „Formidabile" ging sofort aus der Linie heraus und fuhr in der Absicht, sich dort vor Anker zu legen, näher an das Fort heran. Die große Tiefe in der Einfahrt vereitelte jedoch dieses Vorhaben und sie war gezwungen, in Bewegung zu bleiben; es gelang ihr endlich, eine Position herauszufinden, von welcher aus sie die auf der rechten Seite der Hafeneinfahrt gelegenen Batterien, hauptsächlich jene des Forts

---

[1]) Fregattenkapitän Saint-Bon, Kommandant der „Formidabile", welche unmittelbar dem „Rè d'Italia" folgte, sagte hierüber folgendes aus:

„Am 18. Juli beim Angriffe auf die Forts von Lissa war ich der Hintermann des „Rè d'Italia" in der Gruppe, die vom Admiral Persano selbst befehligt wurde. Anfänglich passierten wir außerhalb der Schußweite der Forts und der „Rè d'Italia" gab bei dieser Gelegenheit ein äußerst lebhaftes Feuer ab; ich beschränkte mich darauf, nur einen Schuß abzufeuern, um ganz offen darzutun, daß ich nicht auf Schußdistanz sei und deshalb mein Feuer noch unterlasse. Man führte hierauf eine zweite Evolution aus mit ganz gleichem Erfolge, endlich eine dritte und nun erst gelangte man auf Schußdistanz. Verwundeten hatte ich an diesem Tage keinen." Rendiconti etc. etc.; deposizione Saint-Bon, Seite 89.

Georg, enfilieren konnte, während sie selbst sich hiebei im toten Winkel befand. In dieser Position, dieselbe mit Maschine und Steuer einhaltend, behauptete sich „Formidabile" von Mittag bis $6^h$ p. m., um welche Zeit sie zur Vereinigung mit ihrer Gruppe abberufen wurde.

Die italienischen Panzerschiffe, die schwache Wirkung des Festungskalibers bald erkennend, näherten sich nun den Werken bis auf 6 Kabel (1200 *m*) und es entspann sich jetzt ein um so heftigerer Geschützkampf, als an demselben kurz vor Mittag auch die von Osten kommenden Panzerschiffe Ribotys, sich Wellington und der Batterie Schmidt gegenüberlegend, teilnahmen. Doch ruhig und unerschüttert ihre wohlgezielten Schüsse abgebend, hielten die angegriffenen österreichischen Werke in diesem ungleichen Kampfe das übermächtige Feuer des Feindes aus, welcher in steter Bewegung Lage auf Lage der schwersten Projektile ihnen entgegenschleuderte.

Besonders wirksam war der Angriff der Gruppe Riboty auf die links von der Hafeneinfahrt gelegenen Werke. Im Bogen herankommend, steuerte der „Rè di Portogallo" bis auf 2 Kabel (400 *m*) an die Batterie Schmidt heran, welche nur 16 *m* über dem Meeresspiegel liegend, vergebens versuchte, durch wohlgezielte Schüsse den gefährlichen Gegner zu vertreiben und gleichzeitig noch das Feuer der „Maria Pia" und der „Terribile" auszuhalten hatte. Um $1^h 30^m$ p. m. flog plötzlich das Pulvermagazin derselben in die Luft und begrub 40 Mann, die sich bisher tapfer verteidigt hatten, unter den Trümmern. Bloß 1 Unteroffizier und 5 Mann, welche gerade aus dem Reservemagazin in der Batterie Madonna Munition herbeiholten, blieben unversehrt. Die Batterie wurde kampfunfähig und mußte ihr Feuer einstellen. Linienschiffskapitän Riboty schreibt dem „Rè di Portogallo" die Ehre zu, diesen glücklichen Schuß getan zu haben. Mit weithinschallenden „Viva il Rè! Viva l'Italia!"-Rufen wurde dieses Ereignis von der italienischen Flotte begrüßt und von derselben das Feuer mit noch größerem Eifer als vorher fortgesetzt.[1])

Nachdem die Batterie Schmidt zum Schweigen gebracht worden war, suchte Linienschiffskapitän Riboty mit seinen Schiffen eine derartige Stellung zu nehmen, um sich an der Bekämpfung der auf der rechten Seite der Einfahrt gelegenen Werke mitbeteiligen zu können,

[1]) In dem Gange des rechten Handmagazins und vor demselben — also im Eingange — waren nach dem Gefechtsberichte des Oberst Baron Urs zwei Fässer mit Kardusen, welche man eben geholt hatte, stehen geblieben, die unglücklicherweise getroffen wurden und explodierten. Über die Anlage dieser Handmagazine siehe Seite 141 bei Batterie Schmidt.

welche, wie wir wissen, den Angriff der Gruppe Persanos bereits auszuhalten gehabt hatten. Während so die Front und die rechte Flanke des Forts Georg heftig beschossen wurde, verursachte in demselben eine Granate der „Maria Pia“ die Explosion einiger Wallkästen, wodurch viele Leute verwundet wurden und das Feuer desselben etwas nachließ. Der „Rè di Portogallo“, diesen Erfolg wahrnehmend, hißte jetzt die kleine Flaggengala, um dem kommandierenden Admiral anzuzeigen, daß man auch hier reussiert habe und wandte sich hierauf, gefolgt von der „Terribile“ und der „Varese“ zur Beschießung des Turms Wellington. Es war ungefähr $4^h$ p. m.[1])

Um diese Zeit erteilte Admiral Persano den Panzerfregatten „Maria Pia“ und „San Martino“ mittels Signals den Befehl, die Hafeneinfahrt zu forcieren, um die im Innern derselben gelegenen Batterien zu bekämpfen. Beide Schiffe setzten sich sofort in Bewegung und drangen in dieselbe ein, beschossen von Wellington, Bentink und am wirksamsten von der Batterie Zupparina, welche unbekümmert um das Feuer der übrigen Schiffe, nun alle ihre Geschütze auf den eindringenden Feind richtete. Vor Zupparina angelangt, feuerten die beiden Schiffe auf zirka $^1/_2$ Kabel ihre Lagen gegen die Batterie ab, deren Bedienungsmannschaft aber mit ebenso großer Bravour wie Kaltblütigkeit das Feuer erwiderte und wohlgezielte Schüsse gegen die Stückpforten abgab, von denen einer, ein 24pfündiges Hohlgeschoß, vorne in den ungepanzerten Teil des Schiffskörpers der „Maria Pia“ eindrang, zündete und ihr einen Verlust von 1 Toten und 6 Verwundeten beibrachte. Dieser Umstand, sowie die Wirkung der aus der Mörserbatterie beim Turme Wellington geworfenen Bomben, welche die beiden Schiffe trafen, endlich das Eintreten der im Hintergrunde des Hafens gelegenen Batterie Madonna in den Kampf, als sie nach Überschreitung der Linie Zupparina—Schmidt in den Schußbereich derselben gelangten, veranlaßte die feindlichen Panzerschiffe von der Forcierung des Hafens abzustehen und aus der Hafenmündung wieder herauszusteuern.[2])

[1]) Il Rè di Portogallo alzò allora il piccolo pavese, per far intendere all'ammiraglio che abbiamo vinto“. Rendiconti etc. deposizione Riboty Seite 91.

[2]) Der Darstellung des österreichischen Generalstabswerkes auf Seite 48 zufolge, wären alle drei Panzerschiffe „Formidabile“, „Maria Pia“ und „San Martino“, erstere an der Tete, zur Forcierung des Hafens eingedrungen. Nach den Berichten und Aussagen der Kapitäne Saint Bon und del Caretto ist dem nicht so gewesen, sondern nur „Maria Pia“ und „San Martino“ drangen in das Innere des Hafens ein, während „Formidabile“ in ihrer oben erwähnten Stellung an der Einfahrt verblieb und daselbst ihr Feuer fortsetzte. Der glückliche Schuß aus der Batterie Zupparina traf die „Maria Pia“, wie ihr Kom-

Während dieser eben geschilderten Versuche, den Hafen zu forcieren, wurde der gemietete, zu Stationsdiensten bestimmte Lloyddampfer „Egitto“ im letzten Augenblicke, als die Panzerschiffe schon im Hafen waren, um ihnen nicht zur Beute zu werden, nahe des Kais bis zur Höhe des Deckes versenkt und die ursprünglich im Orte Lissa aufgestellte Marineinfanteriekompagnie auf die Höhe Cosmo-Andrea gezogen. Die Pionierabteilung der Marineinfanterie brachte die Feldgeschütze aus den zur Rückendeckung auf dieser Höhe errichteten Geschützstellungen gegen den Hafen, um nötigen Falls die Batterie Madonna zu unterstützen. Bis zu diesem Zeitpunkte hatte der elektrische Telegraph die Vorgänge auf der Insel nach Zara berichtet; nach Abgang der Depesche über das unglückliche Ende der Batterie Schmidt versagte plötzlich die Leitung.

Um $4^{3}/_{4}^{h}$ p. m. langte Kontreadmiral Vacca, mit seinen drei Panzerschiffen vom Hafen Manego kommend, vor S. Giorgio an und Admiral Persano befahl ihm, sich sofort gegen die Türme Wellington und Bentink ins Feuer zu setzen.

Der Geschützkampf, welcher sich nun durch das ununterbrochene Feuer der gesamten italienischen Panzerschiffe und der österreichischen Batterien entspann, gestaltete sich zu einem wahrhaft großartigen. Hunderte von Geschützen des schwersten Kalibers ließen ihre Donnerstimmen ertönen und erschütterten die Luft, die Bomben und Hohlgeschosse explodierten ohne Unterlaß, während Rund- und zylindro-ogivale Vollgeschosse mit dem ihnen eigenen Pfeifen sich in den verschiedensten Richtungen kreuzten. Die ganze Insel erbebte und das Echo wiederholte langtönend den Donner der Geschütze von ihren hohen Bergen. Die Haltung der österreichischen Batterien, die mit ihrem schwachen Kaliber sich im Kampfe gegen die mächtigsten Angriffsmittel der Neuzeit gestellt sahen und denselben trotzdem so mutig und entschlossen aufnahmen, war eine geradezu bewunderungswürdige. Selbst der Feind konnte ihr seine Anerkennung nicht versagen.

Das Fort Georg, der Zielpunkt fast aller italienischen Schiffe, hatte ein Fünftel seiner Besatzung verloren, die Hälfte seiner Geschütze demontiert und einen Teil der schwachen Steinbrustwehr bis zum Wall rasiert; nach sechsstündigem Kampfe gegen die vereinigte Panzerflotte

mandant del Caretto in seinem Berichte meldet: „Dopo trequarti d'ora in circa di combattimento, una granata a percussione colpì nella farmacia, dove il bastimento non è corrazato e produsse l'incendio, cio che mi obbligò ad abbandonare il posto e andar fuori tiro a spegnerlo. Ebbi un marinaro morto e sei feriti etc. etc.“ Rapporto de marchese del Caretto, Rendiconti etc. etc., Seite 63.

mit ihren 240 Geschützen sah sich dasselbe endlich um $5^h$ p.m. gezwungen, sein Feuer einzustellen.

Die Batterie Mamula, unterhalb des Forts Georg liegend und derselben Heftigkeit des feindlichen Angriffes ausgesetzt, verlor ihren Batteriekommandanten, Feuerwerker Gomola, ein Drittel der Besatzung und schwieg auch bald nach Fort Georg.

Die Batterie Schmidt war, wie erwähnt, durch die Explosion ihres Pulvermagazins und die dadurch entstandenen schweren Verluste schon früher zum Schweigen gebracht worden.

Nur Turm Wellington, Turm Bentink und die Batterie Zupparina unterhielten noch, wenn auch schon etwas schwächer, das Feuer gegen den Feind.

So war der Stand der Dinge zwischen 5 und $6^h$ p. m.

Nach dem mißlungenen Versuche, den Hafen zu forcieren, schien es, als wollte die feindliche Flotte sich die Vernichtung des Turmes Wellington zur Aufgabe machen, um, da den inneren Hafenbatterien nicht beizukommen gewesen war, wenigstens die äußeren an diesem Tage zum Schweigen zu bringen. Es war gegen $6^h$ als alle Panzerschiffe ihr Feuer gegen den Turm konzentrierten. Dieser, mit seiner anstoßenden Mörserbatterie 190 *m* hoch gelegen, wurde nun auf das heftigste beschossen und in seiner Verteidigung durch Bentink und insoweit auch durch Batterie Zupparina unterstützt, als die Schiffe in deren Schußbereich kamen. Unbekümmert um den Hagel der Projektile, welche oft weit über den Turm gingen und, wo sie auffielen, das Gebüsch zündeten, erwiderten Wellington und die Mörserbatterie standhaft das Feuer des Feindes. Dank der hohen Lage beider Werke sowie der mutigen Ausdauer ihrer Besatzung scheiterte das Gelingen der Absicht des Feindes und der mächtige Gegner hatte hier keinen Erfolg errungen.

Nach $7^h$, um welche Zeit vom Hafen Manego kommend sich die Holzschiffe unter Vizeadmiral Albini mit dem Gros der Flotte vor S. Giorgio vereinigten,[1]) glaubte Admiral Persano seinen Schiffen, deren

[1]) Nach der Darstellung des österreichischen Generalstabes Seite 47 hätte die Holzeskadre unter Vizeadmiral Albini an der Beschießung des Forts Georg am Nachmittage des 18. mitteilgenommen und hauptsächlich die linke Flanke desselben angegriffen. Auch diese Darstellung entspricht nicht der Wirklichkeit. Die Holzeskadre Albinis wurde erst gegen $6^h$ p. m. vom Hafen Manego durch die Korvette „San Giovanni", welche die Antwort des kommandierenden Admirals auf die Meldung Albinis überbrachte, abberufen und konnte vor $7^h$ nicht vor S. Giorgio eintreffen. Um diese Zeit hatte aber die italienische Flotte bereits vom Angriffe abgelassen und sich zurückgezogen. Tatsächlich griff die Holzeskadre an diesem Tage nicht mehr in die Aktion ein.

Mannschaften, wie er in seinem Berichte hervorhebt, „durch ihr wohlgezieltes Feuer wie durch ihren Kampfesmut sich so ausgezeichnet hatten", die wohlverdiente Ruhe gönnen zu müssen und vereinigte dieselbe in Kielwasserlinie, nur die Abteilung Vaccas vor Wellington zurücklassend, welche noch die an den Turm sich anlehnende Mörserbatterie durch Enfiladeschüsse zum Schweigen zu bringen suchte. Der Turm fing jedoch gleich einer Traverse die feindlichen Projektile auf und erhielt selbst an seiner Nordseite eine bei $3^1/_2$ *m* hohe, ebenso breite und $1^1/_2$ *m* tiefe Bresche, welche dessen Stabilität sehr in Frage stellte. Trotzdem begleiteten die auf der Plattform des Turmes postierten Haubitzen und die Mörser der Batterie mit ihren Würfen die Abteilung Vaccas, als auch sie sich um $8^h$ aus dem Schußbereich entfernte, um zur Flotte zu stoßen, welche sich bereits in zwei Kielwasserlinien formiert hatte und in kurzen Gängen zwischen Lissa und Lesina lavierte. Bei dieser Gelegenheit stießen während der Nacht die Holzfregatten „Vittorio Emanuele" und „Duca di Genova" zusammen, sich gegenseitig einigen Schaden zufügend.

Die Raddampfkorvette „Ettore Fieramosca" war nach Rodi abgegangen mit einem Berichte des Admirals Persano über den Verlauf des Kampfes an den Marineminister, in welchem er meldete, „daß das Gibraltar des Adriatischen Meeres zwar erobert sei, daß jedoch wegen Mangel an genügenden Ausschiffungstruppen eine Landung nicht ausgeführt wurde".

Auf der Insel waren die Werke, außer Batterie Schmidt, trotz der heftigen Beschießung noch verteidigungsfähig und ungefähr zwei Drittel ihrer Geschütze noch im brauchbaren Zustande. Die Erschöpfung der Truppen, ihre gebotene Kampfbereitschaft auf ihren Positionen sowie der Umstand, daß die meisten Einwohner der Insel sich geflüchtet hatten, ließ aber die Auswechslung aller Lafetten nicht zu und man mußte sich begnügen, mit den teilweise hergestellten und noch brauchbaren Geschützen die Fortsetzung des Kampfes für den kommenden Tag ruhig abzuwarten. Das zur Besatzung der Insel zählende 2. Bataillon des Marineinfanterieregiments stand während des Kampfes mit einzelnen Abteilungen zur Verhinderung von Landungen hinter den hiezu besonders

---

wie dies aus der ganz präzisen Aussage des Vizeadmirals Albini über diesen Punkt hervorgeht: „Verso il tramonto mi mandò il commandante in capo l'ordine verbale di riunirmi all'armata e non ebbi più occasione di fare altro, perchè eravamo alla sera del 18. Io sono arrivato di notte ed il fuoco era già cessato". Rendiconti etc. etc., deposizione Albini, Seite 55.

geeigneten Buchten Carober, Gradac, Chiave, Stončica u. s. w., dann zur Verteidigung von Comisa und der Batterie Magnaremi auf den dortigen Höhen, endlich bei der Batterie Nadpostranje sowie nächst Kut und Lissa in Bereitschaft, während die Reserve auf Cosmo-Andrea Stellung genommen hatte und je nach dem örtlichen Wechsel der feindlichen Angriffe an die entsprechenden Küstenpunkte disponiert wurde. Trotzdem, daß diese Truppe durch die von allen Seiten über die Höhen in das Innere der Insel dringenden Geschosse fortwährend belästigt, durch die Märsche auf dem unwegsamen Terrain bis zur Erschöpfung ermüdet war und bezüglich der Verpflegung unter den obwaltenden Umständen selbstverständlich manches entbehren mußte, verblieb sie die ganze Nacht in Bereitschaft und bewährte sich bei ihr ein ausgezeichneter Geist.

Oberst Urs mit seinen Offizieren, entschlossen, die Insel bis zum äußersten zu halten, erwartete ruhig den Angriff des nächsten Tages.

Bei der italienischen Flotte war um $10^h$ abends Fregattenkapitän Sandri, der, wie bekannt, behufs Zerstörung der Telegraphenleitung mit der ihm unterstehenden Flottille nach Lesina abgegangen war, nach Vollendung der ihm übertragenen Mission wieder zu derselben gestoßen. Er meldete dem kommandierenden Admiral, daß es ihm zwar nach Überwindung vieler Schwierigkeiten endlich gelungen sei, die Telegraphenleitung mit dem Kontinente zu unterbrechen, daß jedoch kurz vorher noch eine Depesche des Kontreadmirals v. Tegetthoff durchgelaufen wäre, nach deren Inhalt man die österreichische Eskadre vor Lissa zu gewärtigen habe.[1])

---

[1]) Mit dem Erfolge der Mission Sandri und mit dieser Depesche hatte es folgendes Bewandtnis: Als sich Fregattenkapitän Sandri am Abende des 17. um $11^1/_4{}^h$ von der Flotte trennte, waren von seinem Abfahrtspunkte noch 56 Seemeilen bis zu den Spalmadori zu durchlaufen; da nun seine Schiffe nicht mehr als 6 bis $6^1/_2$ Seemeilen pro Stunde zu machen im stande waren (es zeigt dies allerdings von keiner besonderen Umsicht seitens des Kommandos der italienischen Flotte, daß man zu dieser höchst wichtigen Mission gerade die langsamsten Schiffe bestimmte, während man doch über eine genügende Anzahl von Schnelldampfern und Fregatten verfügte), so konnte er selbstverständlich nicht, wie im Angriffsplane vorgesehen, sich schon bei Tagesanbruch dort befinden. Fregattenkapitän Sandri langte am 18. erst um $10^1/_2{}^h$ a. m. bei den Spalmadori an, untersuchte dieselben nach allen Richtungen (hiebei vernahm er schon den Geschützdonner, der vom Angriffe des Kontreadmirals Vacca auf Comisa herrührte), fand aber das gesuchte Kabel nicht, weil dasselbe bei der Insel Lesina lag. Erst gegen $3^h$ p. m. lief er in den Kanal von Lesina ein und, nachdem er noch — jedoch ohne Erfolg — mit dem Padron eines Trabakels behufs Angabe der Kabelstelle verhandelt hatte, fuhr er gegen den Hauptort der Insel weiter, von wo ihm schon ein Boot mit der Parlamentär-

Diese Nachricht, welche Fregattenkapitän Sandri von einem österreichischen Beamten auf der Insel Lesina erhalten hatte und welche, wie er sich ausdrückte, auf ihn vollkommen den Eindruck der Wahrheit gemacht hatte, erschien dem Admiral Persano von großer Wichtigkeit bezüglich der von ihm zu fassenden weiteren Beschlüsse. War wirklich diese Antwort des Admirals Tegetthoff auf die erhaltene Nachricht von dem Angriffe auf die Insel Lissa eingetroffen oder hatte man es hier nur mit einer Kriegslist zu tun, die darauf berechnet war, den italienischen Admiral von der Fortsetzung des Angriffes abzuhalten?

---

flagge entgegenkam. In demselben befanden sich der Seesanitätsdeputierte sowie ein Kommunalbeamter, welche beide Fregattenkapitän Sandri vorstellten, daß Lesina eine unbefestigte Stadt sei und unter Berufung auf die Pariser Konvention um Schonung derselben baten. Fregattenkapitän Sandri gab dies zu, verlangte aber vor allem die Angabe der Stelle, wo sich die Telegraphenleitung befinde, welche zu geben die Beamten jedoch mit Hinweis auf ihre Pflicht verweigerten. Indem er den einen der beiden Beamten einstweilen als Gefangenen am Bord behielt, sandte er den anderen mit dem Auftrage in die Stadt zurück, der Munizipalbehörde in seinem Namen bekannt zu geben, daß, wenn binnen einer Stunde ihm nicht die Stelle bezeichnet würde, wo das Telegraphenkabel liege, er trotzdem die Stadt bombardieren würde. Gleichzeitig verlangte er den Telegraphenbeamten zu sprechen. Dieser, Telegraphenamtsoffizial Bräuner, leistete jedoch der Aufforderung, an Bord des feindlichen Schiffes zu gehen, keine Folge, sondern flüchtete mit dem Apparate in Begleitung von 5 Gendarmen auf die Bergspitze bei Grablje und gab von hier nach Zara Nachrichten über das Vorgefallene sowie über den weiteren Kampf an diesem und dem nächsten Tage. Während Fregattenkapitän Sandri einstweilen mit seinen Leuten den optischen Telegraphen sowie alle Telegraphenstangen zerstörte, kam gegen $4^{1}/_{2}{}^{h}$ p. m. das Sanitätsboot mit dem Kommunalbeamten von der Stadt zurück und brachte zwei Piloten mit, welche nun dem Fregattenkapitän Sandri die Kabelstelle bezeichneten, worauf die beiden Kabel, welche Lissa mit Lesina und Lesina mit dem Kontinente verbanden, auf eine Länge von je 500 *m* durchschnitten und unbrauchbar gemacht wurden. Unterdessen war es aber schon $6^{1}/_{4}{}^{h}$ p. m. geworden, ehe man mit dieser Arbeit zu Ende gekommen war und die Rückfahrt antreten konnte. Der Kommunalbeamte hatte inzwischen — vielleicht nicht ohne Absicht — die Äußerung fallen lassen, daß die Zerstörung der Telegraphenleitung jetzt eigentlich von keinem großen Belang mehr sein könne, da man noch im Laufe des Tages den Angriff der italienischen Flotte auf die Insel Lissa nach Zara telegraphiert habe und daß als Antwort hierauf schon eine Depesche an das Inselkommando zurückgelangt sei des Inhalts, „man möge sich nur bis zum äußersten halten, die österreichische Eskadre unter Kontreadmiral v. Tegetthoff werde von Pola aus der Insel zu Hilfe kommen“. Diese Depesche, welche der Kommunalbeamte dem Kontreadmiral v. Tegetthoff unterlegte, wurde aber von diesem in Wirklichkeit nicht abgeschickt; derselbe hat weder am 18. noch am 19., an welchem Tage er erst den Entschluß faßte, nach Lissa auszulaufen, ein Telegramm dieses Inhalts an das Inselkommando abgesandt; dagegen war allerdings vom Generalkommando in Zara eine Depesche ähnlichen Inhalts für das Inselkommando durchgelaufen. A. d. V.

Diese beiden Fälle mußten in Erwägung gezogen werden und Admiral Persano gleichzeitig mit sich zu Rate gehen, ob er mit den ihm zu Gebote stehenden Mitteln den Angriff erneuern und die Landung auf dem feindlichen Boden unternehmen solle.

Admiral Persano entschied sich für den Angriff und, wie die Dinge lagen, erschien dieser Entschluß auch vollkommen gerechtfertigt. War die österreichische Eskadre wirklich, wie besten Falls angenommen werden konnte, gegen Abend des 18. von der Rhede von Fasana ausgelaufen, so konnte sie schwerlich vor dem 19. abends zu erwarten sein[1]) und gegen das Eintreten der Dunkelheit enthielt sie sich aller Wahrscheinlichkeit nach des Kampfes. Ein zweiter Versuch zur Eroberung der Insel am 19. war daher der italienischen Flotte erlaubt und, nicht bloß dies, er erschien unter den obwaltenden Umständen sogar angezeigt. Durch die Beschießung im Laufe des 18. waren, es läßt sich dies nicht leugnen, die äußeren Werke der beiden Befestigungsfronten der Hafeneinfahrt von S. Giorgio bereits bedeutend erschüttert worden und, wenn auch die Verteidiger ihr möglichstes taten, den zu gewärtigenden neuen Angriff nach Kräften abzuwehren, so war es doch bei den mächtigen Mitteln, über welche die italienische Flotte gegenüber den schwachen Kalibern der Österreicher verfügte, keine Frage mehr, daß es gelingen mußte, jeden weiteren Widerstand der letzteren zu brechen und im Verlaufe des 19. alle äußeren Batterien zum Schweigen zu bringen. Man hatte sodann nur noch die bisher intakt gebliebene Batterie Madonna zu berücksichtigen und, wenn auch deren Bekämpfung rechtzeitig sowie in entsprechender Weise unternommen wurde, so fiel mit derselben das letzte Hindernis hinweg, welches sich der nunmehr vorzunehmenden Landung in den Weg stellen konnte. Wurde diese mit einer gleichzeitig stattfindenden Diversion bewerkstelligt und der Hauptangriff auf S. Giorgio selbst mit dem gehörigen Nachdrucke geführt, so kann nicht bezweifelt werden, daß die schwache und an vielen Punkten zerstreut aufgestellte Inselbesatzung bald den Kampf hätte aufgeben müssen und man am Abende des 19. im Besitze der Insel sein konnte. Daß aber hiedurch, wenn um diese Zeit die österreichische Eskadre erschien, ihre Aufgabe eine bedeutend schwierigere wurde, bedarf wohl keiner weiteren Erwähnung.

---

[1]) Lissa liegt 150 Seemeilen von Pola entfernt; die Durchschnittsgeschwindigkeit der österreichischen Eskadre mit 6 Seemeilen pro Stunde angenommen, waren daher 25 Stunden erforderlich, um dahin zu gelangen. A. d. V.

Hauptbedingung für das Gelingen der Unternehmung war also ein rasches und kräftiges Vorgehen am folgenden Tage. Dieses fand jedoch, wie wir sehen werden, nicht statt. Nach einer noch am Abend des 18. an Bord des Flaggenschiffes „Rè d'Italia“ abgehaltenen längeren Beratung, an welcher der Kommandant der Landungstruppen, Linienschiffskapitän di Monale, der Artilleriemajor Conte Taffini, der Geniehauptmann Pozzoli sowie der Kammerdeputierte Boggio, welch letzterer besonders zur Aktion drängte, teilnahmen, wurde zwar die Fortsetzung des Angriffes für den morgigen Tag beschlossen, die vorerwähnten Offiziere drückten aber dem Admiral ihre Zweifel bezüglich des Gelingens der Landung aus und rieten ihm, trotzdem man über eine Ausschiffungstruppe von 2200 Mann verfügen konnte, lieber noch das Abwarten von Verstärkungen an. Admiral Persano glaubte in diesem Punkte nachgeben zu sollen und befahl, in Erwartung dieser Verstärkungen einstweilen bloß die Beschießung der Werke fortzusetzen.

Zu diesem Behufe erhielt Kontreadmiral Vacca am 19. morgens $7^h$ den Befehl, mit seiner Gruppe gegen die äußeren Werke der Hafeneinfahrt vorzugehen und jeden etwa noch vorhandenen Widerstand zu überwinden. Wiederum war es hauptsächlich das Fort Georg und dessen Nebenwerke, auf welche sich das Feuer dieser Panzerschiffe konzentrierte. Das Feuer wurde von den Werken mit den noch disponiblen Geschützen nach Kräften erwidert, war jedoch von keinem besonderen Belange mehr und schwieg endlich ganz, so daß Kontreadmiral Vacca um $8^h$ a. m. das Feuer einstellen ließ.

Um $9^1/_2{}^h$ a. m. machte Admiral Persano der Holzeskadre das Signal, „auf eine halbe Stunde gegen die äußeren Werke Scheibe zu schießen“ und damit den letzten Rest ihrer Widerstandskraft zu besiegen. Während die „Maria Adelaide“ und der „Duca di Genova“ sich hauptsächlich auf der südlichen Seite des Forts Georg beschäftigten, nahmen die anderen Holzschiffe Stellung bei Novaposta und beschossen von dort die Werke im Rücken, so daß ihre Projektile im hohen Bogen bis in das Tal von Samogor gingen, wie die dort aufgefundenen, zum Teil nicht explodierten Hohlgeschosse bezeugten. Das Reservemunitionsmagazin des Forts Georg sowie das im Tale gelegene, mit Munition überfüllte Friedenspulvermagazin kamen bei dieser Gelegenheit in die höchste Gefahr. Zum Glück ließ Vizeadmiral Albini diese „Scheibenschießübung“ nach ungefähr einer Stunde einstellen und gegen $11^h$ zogen sich alle Schiffe, ohne einen größeren Schaden angerichtet zu haben, aus dem Schußbereiche zurück.

Der Vizeadmiral legte übrigens selbst dieser Beschießung keinen besonderen Wert bei und äußerte sich in seinem Gefechtsberichte, nicht ohne einen Anflug von Ironie, hierüber in folgender Weise: „Ich näherte mich dem Fort Georg bis auf eine Entfernung von 2 Kabeln und begann hierauf das angeordnete Exerzitium. Ich muß hier bemerken, daß das Fort nicht mehr feuerte, obschon noch einige Geschütze aufgestellt standen; es war aber keine Bedienungsmannschaft mehr bei denselben zu sehen; nach 55 Minuten brach ich diese Übung ab. Anfangs waren unsere Schüsse minder gut gerichtet, weshalb ich eine halbe Stunde länger schießen ließ, später trafen sie besser, worauf ich dann das Feuer einstellte und wieder meinen Posten beim Gros der Flotte einnahm." [1])

Um diese Zeit vereinigten sich, von Neapel kommend, die Schraubenfregatten „Principe Umberto" „Carlo Alberto" die Raddampffregatte „Governolo" und der so lang ersehnte Widder „Affondatore" mit der Flotte. Der „Principe Umberto" brachte 125 Mann Marineinfanterie als Verstärkung für die Ausschiffungstruppe mit. Hiedurch war diese auf den Stand von zirka 2600 Mann gebracht und Admiral Persano, der nun den Erfolg nicht mehr bezweifelte und aus bloßer, nur auf ein Gerücht gegründeter Besorgnis, die österreichische Flotte könne erscheinen, nicht untätig bleiben zu dürfen glaubte, hielt es nun an der Zeit, seinen Angriff zu erneuern und sich, teils durch kräftige Beschießung, teils durch Landung, der Insel zu bemächtigen.

Demzufolge erließ er folgende Dispositionen:

„1. Die Holzeskadre unter Vizeadmiral Albini, bestehend aus 7 Schraubenfregatten, 1 Schraubenkorvette, 3 Schraubenkanonenbooten

---

[1]) Nach dem österreichischen Generalstabswerke hätte die italienische Holzeskadre am 19. morgens schon um $7^h$ die Batterien beschossen, hierauf abermals um $9^1/_2{}^h$ a. m. von der Stellung bei Novaposta, nachmittags $5^1/_2{}^h$ aus derselben Position und endlich wären um $6^h$ p. m. noch 6 Holzschiffe vor Comisa im Gefechte mit der Batterie Magnaremi tätig gewesen. Auch in diesem Punkte bedürfen die Angaben des Generalstabswerkes einer Berichtigung, indem dieselben ganz im Widerspruche mit den übereinstimmenden Zeugenaussagen des Vizeadmirals Albini, des Stabschefs Paulucci, der Linienschiffskapitäne di Monale, Imbert, Martin-Franklin und andrer, welche alle der Holzeskadre angehörten und über die Tätigkeit derselben am 19. berichten, stehen. Nach ihrer Aussage setzte sich die Holzeskadre während der ganzen Berennung der Insel durch die italienische Flotte überhaupt nur zweimal ins Feuer, und zwar am 18. $11^h$ a. m. anläßlich der Beschießung der Batterie Nadpostranje beim Hafen Manego und am 19. $10^h$ a. m. gelegentlich der angeordneten „Schießübung". Am Nachmittage des letzteren Tages war die Holzeskadre bei Carober mit den Vorbereitungen zur anbefohlenen Landung vollauf beschäftigt. (Siehe Seite 175). A. d. V.

und 3 Raddampfern, zusammen 14 Schiffe, bewerkstelligt sogleich die Landung bei Carober.

2. Die Panzerschiffe „Terribile“ und „Varese“ begeben sich vor Comisa und beschießen die dortigen Werke, um die Besatzung derselben zu beschäftigen und zu verhindern, daß dieselbe nach dem Hafen von S. Giorgio gezogen werde.

3. Die Panzerkorvette „Formidabile“ dringt in den Hafen von S. Giorgio ein, um die noch kampffähige Batterie Madonna zum Schweigen zu bringen.

4. Kontreadmiral Vacca unterstützt (appoggia) mit den Panzerschiffen „Principe di Carignano“, „Castelfidardo“ und „Ancona“ den Angriff der „Formidabile“.

5. Die Panzerschiffe „Rè di Portogallo“ und „Palestro“ greifen mit ihren 300- und 150pfündigen Geschützen den Telegraphenturm (Wellington) an.

6. „Rè d'Italia“, „San Martino“ und „Maria Pia“ unter den Befehlen des Admirals en chef verhindern, daß die Werke der westlichen Befestigungsfront (rechte Seite) die Landung bei Carober stören, für den Fall, als deren Geschütze noch kampffähig sind.“

Die Herausgabe dieser Dispositionen nahm indes einige Zeit in Anspruch und erst gegen $4^1/_2{}^h$ p. m. näherte sich die feindliche Flotte wieder der Insel, um erneuert den Kampf gegen die Werke des Hafens von S. Giorgio aufzunehmen.

Als erste feuerte die „Formidabile“, Kommandant Fregattenkapitän Saint-Bon, gegen $5^1/_2{}^h$ noch einige Lagen auf das Fort Georg ab und lief sodann, sich dicht unter Wellington haltend, um dessen Bombenwürfen zu entgehen, langsam und dabei öfters das Lot gebrauchend, in den inneren Hafen ein. Zur Unterstützung bei ihrem Einlaufen ließ Admiral Persano den „Affondatore“ aus seinen 300pfündern von der Einfahrt aus gegen das Innere des Hafens feuern, doch hatten diese Schüsse keinen besonderen Erfolg.

Unerschrocken näherte sich die „Formidabile“ der Batterie Mamula bis auf $1^1/_2$ Kabel (300 *m*), hielt das Feuer derselben sowie gleich darauf jenes der Batterie Zupparina ruhig aus und erst, über den Punkt gekommen, in welchem sich das Feuer dieser beiden Batterien konzentrierte, gab die „Formidabile“ nun auf eine Entfernung von kaum 1 Kabel (200 *m*) ihre Kartätschenladungen mit solcher Wirkung gegen

die Batterie Zupparina ab, daß infolge der bei der Bedienungsmanschaft erlittenen Verluste auch diese bald zum Schweigen gebracht war. [1])

Hierauf weiter vorwärtsdringend und von dem Geschützfeuer der ganz im Innern des Hafens liegenden Batterie Madonna empfangen, drehte sie, ungefähr $1^1/_2$ Kabel (300 *m*) von derselben entfernt, auf und warf einen Anker. Von der Kette hinreichend ausstechend ließ sich die „Formidabile" langsam rückwärts gegen S. Girolamo treiben und Fregattenkapitän Saint-Bon vollführte nun unter Zuhilfenahme von Maschine und Steuer das Manöver, sich um seinen Anker zu drehen und abwechselnd mit der einen, dann mit der anderen Breitseite seine Lagen gegen die Batterie Madonna abzugeben, wobei er, um seinen Leuten soviel als möglich Schutz zu geben, die Vorsicht gebrauchte, die eigene Batterie während der Zeit laden zu lassen, als das Schiff dem Gegner den Bug zukehrte. (Siehe Karte IV).

Aber auch die Madonna-Batterie richtete ihr Feuer dementsprechend ein und diese Absicht erkennend, vermied sie es, um nicht unnützer Weise Munition zu verschwenden, dasselbe in diesen Intervallen zu geben, den Zeitpunkt abwartend, wenn die Korvette ihr die Breitseite zukehrte.

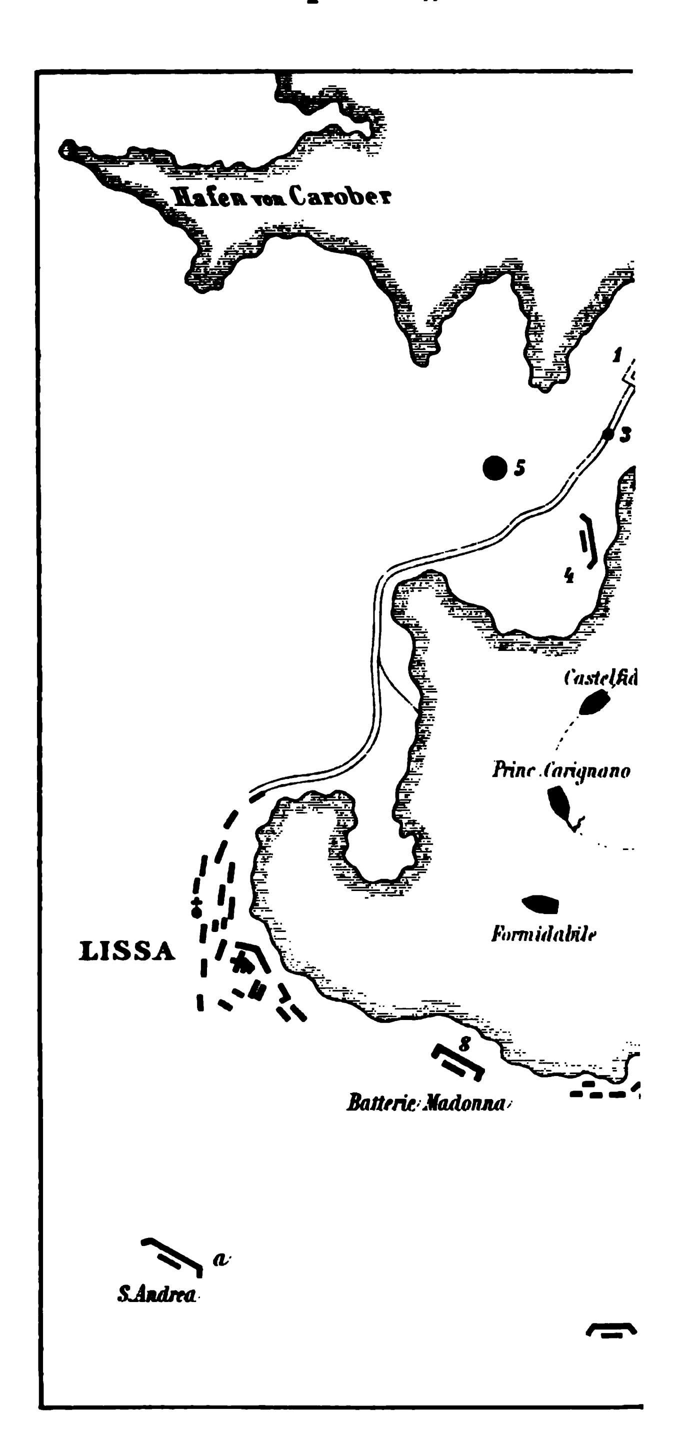
Das Duell zwischen diesen beiden mächtigen Gegnern hatte in dieser Weise eine Weile gedauert, als Kontreadmiral Vacca, der sich inzwischen vor der Einfahrt aufgehalten hatte, um die dortigen Werke in Schranken zu halten, es doch für nötig hielt, den erhaltenen Befehlen gemäß, zur Unterstützung der „Formidabile" in den inneren Hafen einzulaufen. Seinen Schiffen das Signal gebend, ihm in Kielwasserlinie zu folgen, drang er gegen $6^1/_2{}^h$ p. m. mit „Principe di Carignano", „Castelfidardo" und „Ancona" in den Hafen von S. Giorgio ein. Sämtliche Batterien der Einfahrt mit Ausnahme des Turmes Bentink schwiegen bereits und ohne einem Widerstande zu begegnen, [2]) steuerten diese Panzerschiffe auf die Batterie Madonna los und vor derselben auf zirka $1^1/_2$ Kabel (300 *m*)

---

[1]) „Subii il fuoco delle batterie di dritta, che avevano il giorno prima cagionato gravi danni alla „Maria Pia" e giunsi tosto al traverso delle medesime. La mitraglia dei miei cannoni non tardò a sbaraglierne la guarnigione ed il mio equipaggio salutò con „hurra" la loro fuga precipitosa." Bericht des Fregattenkapitäns Saint-Bon. Randaccio, Storia della marina italiana II, Seite 141.

[2]) Io mi trovava in crociera avanti, osservava tutte le mosse, quando vidi che la Formidabile era molto compromessa, perchè tutte le batterie tiravano su di essa; ordinai alla mia squadra di seguirmi ed entrai nel porto con le tre fregate corazzate Carignano, Castelfidardo, Ancona. Quando entrai nel porto S. Giorgio quelle batterie che

## Kampf der „Formidabile




1. Fort S. Georg
2. Batterie Mamula
3. Turm Robertson
4. Batterie Zupparina
5. Turm Bentink

mit Gegenmarsch wendend, sandten sie derselben nacheinander ihre Breitseiten zu; die Enge des inneren Hafens, welche die Bewegungen der Panzerschiffe erschwerte, sowie der Umstand, daß die „Formidabile" mit ihrem Körper teilweise die Madonna-Batterie deckte, bewogen jedoch Kontreadmiral Vacca, den Hafen mit seinen Schiffen gleich wieder zu verlassen.

Dieser Rückzug sollte indes nicht ohne einige Verluste und Havarien für dieselben abgehen. Oberst Urs hatte nämlich gleich beim Einlaufen der feindlichen Schiffe die Geschütze der Reservestellung sowie jene von Cosmo-Andrea nahe an den Höhenrand gegen das Hafenbecken vorbringen und die 10. Marineinfanteriekompagnie in dichter Plänklerkette den Hang beiderseits der Madonna-Batterie sowie die Häuserreihe des vorliegenden Ortes Kut besetzen lassen. Als nun die drei Panzerfregatten Kontreadmirals Vacca beim Verlassen des inneren Hafens während des Abfallens dem Lande sehr nahe kamen, nahmen diese Geschütze mit einigen glücklichen Stechschüssen Anteil am Kampfe und selbst die am Bergabhange sowie in Kut postierte Marineinfanterie konnte ihre Kampflust nicht mehr zügeln und versuchte durch wohlgezielte Gewehrschüsse der Mannschaft des Gegners Schaden zuzufügen. Einem La Hitte-Geschütze auf Cosmo gelang ein glücklicher Schuß, indem eine Granate desselben in die Batterie der „Ancona" drang, in der Wohnung des Kommandanten die dort befindlichen zwei Mann tötete und zündete. Es gelang jedoch nach Verlauf von einiger Zeit, den Brand zu löschen. Außerdem waren eine Panzerplatte aus ihrem Lager gerückt und zwei Rapperte zertrümmert worden. Im ganzen hatte die „Ancona" einen Verlust von 6 Toten und 19 Verwundeten. Die Havarien des „Carignano" und „Castelfidardo" waren geringer.

Mit großer Umsicht und Kaltblütigkeit hatte während dieser Zeit der tapfere Kommandant der Madonna-Batterie, Oberleutnant Jauernig, in dem soeben beschriebenen furchtbaren Nahkampfe das Feuer seiner Batterie geleitet und durch sein Beispiel die ganze Besatzung in todesmutiger Ausdauer und Tätigkeit aufrecht erhalten. Während er aus den vier gezogenen 24pfündern die Panzerschiffe Vaccas beschießen ließ, gab er mit den übrigen drei 30pfündigen Granatkanonen (eine war tags zuvor demontiert worden) eine Lage nach der anderen gegen die „Formidabile" ab und wenn auch die österreichischen 30pfündigen

---

erano mascherate, vedendo entrare la flotta, tacquero. La sola batteria della Madonna ed un altra di cui non ricordo il nome (Cosmo), che stava in alto, ci fecero fuoco a dosso. Rendiconti etc. etc.; deposizione Vacca Seite 44.

Granaten größtenteils machtlos an dem Eisenpanzer derselben zerschellten, so fand doch manche derselben ihren Weg in eine Geschützpforte und trug damit Tod und Verheerung in den inneren Schiffsraum.

Nach dem Abzuge der drei Panzerfregatten Vaccas war nun die „Formidabile" wieder allein dem Feuer der Madonna-Batterie und jenem von Cosmo ausgesetzt. Das ihre begann bereits langsamer zu werden und schwieg endlich ganz. Zweimal sank, durch Gewehrkugeln abgerissen, die Flagge an der Gaffel; aber immer ward dieselbe sofort wieder gehißt und die österreichische Besatzung, die Zeuge der Vorgänge auf diesem Schiffe war, konnte der tapferen Haltung derselben ihre Achtung nicht versagen.

Als die Abteilung Vaccas aus dem inneren Hafen ohne die „Formidabile" herauskam, erkannte Admiral Persano sogleich die kritische Lage der letzteren und gab seinem Flaggenkapitän Befehl, zu ihrer Unterstützung in den Hafen einzulaufen, um sie mittels Signal abzuberufen; doch eben, als der „Rè d'Italia" sich anschickte, diese Bewegung auszuführen,[1]) sah man schon die „Formidabile" aus dem Hafen heraussteuern. Fregattenkapitän Saint-Bon war nämlich inzwischen zur Überzeugung gelangt, daß es ihm unter diesen Verhältnissen nicht

[1]) Nach der schon mehrfach zitierten Broschüre des österreichischen Generalstabes, Seite 52, wäre die Gruppe des Admirals Persano bestehend aus „Rè d'Italia", „San Martino" und „Maria Pia" um $5^h$ p. m. ebenfalls in den Kampf getreten, und zwar „in der von der „Formidabile" zuerst innegehabten Stellung", an welchem Kampfe von Seite der Verteidiger Bentink, Wellington und Zupparina teilnahmen. Auch diese Angaben bedürfen einer Berichtigung. Wohl war nach Punkt 6 der vom kommandierenden Admiral um Mittag erlassenen Dispositionen ein derartiger Angriff gegen die westliche Befestigungsfront vorausgesehen, „falls deren Geschütze noch kampffähig wären", allein zur Ausführung gelangte er tatsächlich nicht. Der Grund davon mag darin zu suchen sein, daß um diese Zeit bereits Fort Georg, Batterie Mamula, die Türme Robertson und Bentink bis auf eine 30pfündige Küstenhaubitze des letzteren zum Schweigen gebracht worden waren, endlich auch Batterie Zupparina — in welcher noch drei gezogene 24pfündige Hinterlader kampffähig waren — infolge der erlittenen Verluste beim Einlaufen der „Formidabile" und der drei Panzerfregatten Kontreadmirals Vacca ihr Feuer einstellen mußte. Diese Werke hatte Kontreadmiral Vacca in Schach gehalten, bevor er sich selbst in das Innere des Hafens begab. Weder der Rapport des Admirals Persano, der gewiß nicht verfehlt hätte, diesen Umstand anzuführen, noch die übrigen Berichte erwähnen diesen Angriff mit einer Silbe, dagegen wurde von der Untersuchungskommission festgestellt, daß der „Rè d'Italia" am 19. keinen Angriff unternommen habe. „La nave ammiraglia in quel secondo giorno (19.) non prese alcuna parte all' attacco, avendo il commandante supremo (come dice taluno dei suoi ufficiali) dovuto comunicare coi legni nuovamente arrivati." Rendiconti etc. etc.; Atto d'accusa Seite 26.

gelingen werde, die Batterie Madonna zum Schweigen zu bringen und da es bereits Sonnenuntergang war und er trachten mußte, sich noch vor Einbruch der Nacht aus seiner mißlichen Lage zu befreien, so ließ er den Anker schlüpfen und diesen samt der Kette zurücklassend, dampfte er aus dem Hafen heraus, begleitet von dem Geschützfeuer und den Hurrarufen der Verteidiger.

Die Verluste und Havarien dieses tapferen Schiffes waren ziemlich bedeutende: dasselbe zog infolge der an der Wasserlinie erhaltenen Schüsse, welche Panzerplatten gelockert hatten, Wasser; vom toten Werk waren besonders die nicht gepanzerten Teile wie Bordwände, Stückpfortendeckel u. s. w. arg beschädigt, die Ankerkrane zertrümmert und der Kamin stark durchlöchert. Alle Boote waren zerschossen und zum momentanen Gebrauch unbenützbar, endlich auch ein Geschütz stark beschädigt. Außerdem hatte die „Formidabile“ 2 Offiziere verwundet (Linienschiffsleutnante Vaglieco und Raggio, ersterer schwer) und 3 Tote sowie 39 Verwundete von der Mannschaft.[1])

Die Batterie Madonna war in diesem Kampfe zumeist unter- oder überschossen worden. Die unter der Kammlinie einschlagenden Schüsse bohrten ihre Projektile in die mit Stein verkleidete stark geböschte Eskarpe, Trichter von 3′ Durchmesser und gleicher Tiefe erzeugend; die über der Kammlinie einfallenden aber flogen durch das obere, die Brustwehr überragende Stockwerk der die Kehle schließenden Kaserne und platzten und zündeten teils in derselben oder flogen über die Kaserne in den Felshang und zwischen die dort postierte Marineinfanterie. Das Dach der Kaserne geriet zweimal in Brand, der jedoch noch im Entstehen durch die Besatzung gelöscht wurde. Der Verlust der Batterie war staunenswert gering; er bestand nur in 1 Toten und 1 Verwundeten.

Der Angriff auf die Batterie Madonna war also gescheitert. Nach der Art und Weise wie er unternommen wurde, konnte dies auch nicht gut anders der Fall sein. In erster Linie war der Zeitpunkt, den man hiezu gewählt hatte, nicht der richtige. In den späten Nachmittagsstunden den Angriff einer Batterie zu beginnen, von deren Stärke man sich tags vorher überzeugt hatte und deren völlige Bekämpfung für die gleichzeitig in Aussicht genommene Landung eine Vorbedingung war, dies läßt

---

[1]) Der Kommandant der „Formidabile“ hatte in seinem Berichte ursprünglich die Zahl der Toten und Verwundeten seines Schiffes mit zirka 60 angegeben; die oben angeführte Anzahl ist jene, welche der Flottenchefarzt am Abende des 19. konstatiert hatte. A. d. V.

mindestens jenen möglichen Grad der Voraussicht vermissen, den man bei einer Unternehmung dieser Art unbedingt beobachten und in Rechnung ziehen mußte.

Ferner war nach der Heftigkeit des Widerstandes, den die Österreicher trotz ihres inferioren Kalibers im Kampfe gegen die italienische Flotte gezeigt hatten, nicht gut anzunehmen, daß die „Formidabile" allein die Batterie bezwingen würde. Es war daher die Disposition, jene zu so später Stunde allein in den inneren Hafen zu schicken und hauptsächlich ihr die Bewältigung dieser Batterie zu überlassen, während die drei Panzerfregatten Kontreadmirals Vacca erst eventuell „unterstützend" vorgehen sollten, keine zweckmäßige zu nennen; viel entsprechender wäre es gewesen und würde wahrscheinlich auch zu einem anderen Erfolg geführt haben, wenn man gleich nach der Herausgabe der Befehle um $2^h$ die „Formidabile" in Begleitung der Panzerkanonenboote „Palestro" und „Varese", welche 300pfünder am Bord führten, von keiner großen Länge waren und keinen großen Tiefgang besaßen, zu diesem Unternehmen beordert hätte. Diese Schiffe konnten sich viel freier im Innern des etwas engen Hafens von S. Giorgio bewegen als die Panzerfregatten Vaccas und wären eher im stande gewesen, sich die richtige Position und Distanz behufs Abgabe ihres Feuers gegen die Batterie zu wählen, welche dann einen ungleich schwereren Stand gehabt hätte.

Aber auch die Angriffsweise des Kommandanten der „Formidabile", so große Anerkennung man sonst seinem tapferen Benehmen zollen muß, war für diesen Fall keine glücklich gewählte und den Verhältnissen angepaßte. Statt die Batterie vor Anker zu bekämpfen und sich dergestalt zu einer nicht zu verfehlenden Zielscheibe zu machen, hätte es sich wohl eher empfohlen, in Bewegung zu bleiben, dieselbe während des öfteren Vorbeifahrens auf nahe Distanzen mit Granaten und Schrapnells zu beschießen und mehr gegen die ungedeckt stehende Bedienungsmannschaft zu wirken, welche auf diese Art Verluste hätte erleiden müssen, welche sie bald kampfunfähig gemacht hätten. So verlegte sich Fregattenkapitän Saint-Bon gleich von allem Anfang auf das Demontieren der Batterie und feuerte in dieser Absicht vorwiegend ganze Lagen massiver Vollgeschosse gegen dieselbe ab, welche aber, da sie die Kammlinie größtenteils über oder unterschossen, keinen besonderen Schaden anrichteten. Jedenfalls stehen die kaum nennenswerten Verluste der Batterie Madonna nach einem solchen mehrstündigen Nahkampfe — besonders was die Mannschaft anbelangt — in keinem Verhältnisse zu den von der „Formidabile" erlittenen. Die Haltung des Kontreadmirals Vacca im Hafen

von S. Giorgio und die Eile, mit der er wieder aus demselben herauszukommen trachtete, ohne sich viel um die „Formidabile“ zu kümmern, noch ihr wenigstens mittels Signals den Befehl zu erteilen, ihm im Kielwasser zu folgen, kann gleichfalls nur als eine im hohen Grade tadelnswerte bezeichnet werden. War auch das Manövrieren mit diesen Panzerschiffen im Hafen von S. Giorgio gerade kein leichtes, so mußte dennoch Kontreadmiral Vacca die Bekämpfung und Bewältigung der Batterie Madonna sich zur Aufgabe machen oder, wenn er nach der Sachlage dies für untunlich und den Moment hiezu schon für zu spät erachtete, dennoch wenigstens so lange im Hafen verbleiben, bis die „Formidabile“ ihren Rückzug angetreten hatte, der ihr in diesem Falle anzubefehlen war. Das voreilige Verlassen des Hafens seitens der Gruppe Vacca machte tatsächlich auf die Mannschaft der zurückbleibenden „Formidabile“ einen äußerst deprimierenden Eindruck. [1])

Während diese eben beschriebenen Ereignisse sich vor und in S. Giorgio abspielten, waren „Terribile“ und „Varese“, den erhaltenen Befehlen gemäß, nach Comisa abgegangen und hatten dort gegen $6^h$ p. m. ihr Feuer gegen die Batterie Magnaremi und die Max-Feste eröffnet, ohne jedoch einen besonderen Erfolg zu erzielen. Durch die Bogenschüsse der am Berge Perlič aufgestellten zwei 6pfündigen La Hitte-Geschütze auf Distanz gehalten, erreichten ihre Projektile die Werke nicht und das Ganze blieb wie tags zuvor eine erfolglose Kanonade.

Von weit größerer Bedeutung als das Mißlingen des Angriffes auf die Batterie Madonna für das vom Admiral Persano vorgesteckte Ziel, noch im Laufe des 19. in den Besitz der Insel zu gelangen, war jedoch der Umstand, daß auch Vizeadmiral Albini die ihm übertragene Mission, die Landung bei Carober zu bewerkstelligen, nicht ausgeführt hatte. Derselbe erhielt den Befehl hiezu um $2^1/_2{}^h$ p. m. mit dem Beifügen, sofort zur Ausführung zu schreiten. Indem er sich mit der ihm unterstehenden Holzeskadre nach Carober begab, glaubte er, dort angekommen, daß dieser Punkt wegen des etwas steilen Ufers, des daselbst herrschenden Seeganges wie auch wegen des Umstandes, daß er zum Teile im Schußbereiche des Forts Georg gelegen, für eine Landung nicht geeignet sei und unterließ aus diesem Grunde die Vornahme derselben. Er sandte den 2. Kommandanten der Ausschiffungstruppen, Linienschiffskapitän Martin-Franklin mit der Meldung hievon an den kommandirenden Admiral ab, sich weitere Befehle erbittend.

---

[1]) Rendiconti etc.; deposizione Saint-Bon, Seite 89.

Admiral Persano, von diesem Zwischenfalle höchst unangenehm berührt, bestand auf der Durchführung der Landung, überließ jedoch nunmehr die Wahl des Punktes dem Vizeadmiral Albini, indem er auf den ihm vom Linienschiffskapitän Martin-Franklin vorgelegten Plan der Insel Lissa mit eigener Hand die Worte schrieb: „Der Vizeadmiral Albini ist ermächtigt, die Landung dort zu bewerkstelligen, wo er es am geeignetsten halten wird." („È autorizzato il vice-ammiraglio Albini di fare lo sbarco dove meglio crederà.")

Als Linienschiffskapitän Martin-Franklin mit dieser Antwort des Admirals Persano wieder bei seiner Eskadre eintraf, befand sich diese in der Nähe der Bucht von Gradac, wohin sich Vizeadmiral Albini inzwischen begeben hatte, weil ihm die dortigen Terrainverhältnisse besser erschienen als jene von Carober. Trotzdem nun die Vorkehrungen für die Landung sofort in Angriff genommen wurden, so verstrich doch eine viel zu lange Zeit, bevor man mit denselben zu Ende kam und es war beinahe $^1/_2 8^h$ geworden, ehe das Signal zur Ausschiffung gehißt werden konnte. Der Wind hatte inzwischen ein wenig aufgefrischt. Auf das gegebene Signal näherten sich alle Schiffe der „Maria Adelaide" und sandten ihre mit der Ausschiffungsmannschaft besetzten Boote derselben zu, unter deren Bord sie geordnet und von Dampfbarkassen in Schlepp genommen wurden. Obzwar nun die Dampfbarkasse der „Maria Adelaide" unter gewöhnlichen Verhältnissen 8 bis 9 Boote in Schlepp nahm, so kam sie diesmal, wie Vizeadmiral Albini berichtet, infolge des herrschenden Seeganges kaum mit zweien fort, weshalb er dem Kanonenboote „Montebello" befahl, die Dampfbarkasse samt den angehängten Booten unter Land zu schleppen. Hierüber war es aber schon fast dunkel geworden und als man eben sich anschickte, in der Nähe von Portochiave die Leute ans Land zu setzen, wurden die Boote vom Lande aus mit Schüssen empfangen [1], worauf sie sich gleich wieder zurückzogen und weiter nichts mehr unternommen wurde.

Vizeadmiral Albini meldete hierauf dem kommandierenden Admiral einfach, daß er die Landung aufgegeben habe, „weil die unruhige See dieselbe sehr erschwert und die Avantgarde der Boote Widerstand von am Lande aufgestellten feindlichen Truppen gefunden hätte." [2])

[1]) Durch einen Schwarm der 4. Marineinfanteriekompagnie und 1 Raketengeschütz.

[2]) Admiral Persano fand diese Meldung sehr sonderbar und schrieb auf die Rückseite derselben die folgenden Bemerkungen: „Dieser Widerstand kann nicht sehr groß gewesen sein, da niemand den geringsten Schaden nahm. Wie dem übrigens auch

Eben als diese zweite Meldung des Vizeadmirals Albini an den Admiral Persano abging, traf bei ihm ein Schreiben des Stabschefs der Flotte ein, in welchem auf Befehl des kommandierenden Admirals die Landung für diesen Tag eingestellt wurde. Linienschiffskapitän di Monale sowie der Artilleriemajor Taffini hatten sich sofort an Bord des Flaggenschiffes zu begeben, damit dort die weiteren Maßnahmen bezüglich der Landung am nächsten Morgen vereinbart werden könnten.

Die Veranlassung zu diesem Gegenbefehle war folgende gewesen: Gegen $8^h$ p. m. hatten sich der Kommandant der „Formidabile", Fregattenkapitän Saint-Bon sowie der Stabschef der dritten Eskadre, Fregattenkapitän Bucchia an Bord des „Rè d'Italia" begeben, um dem Admiral Bericht über den Kampf gegen die Batterie Madonna zu erstatten. Bei dieser Gelegenheit machte Fregattenkapitän Bucchia dem Admiral Persano den Vorschlag, am nächsten Morgen die Bekämpfung der Batterie Madonna in der Weise vorzunehmen, daß man mit den Panzerschiffen in den Hafen von S. Giorgio einlaufe, diese an der Batterie vorüberpassierend ihr Feuer gegen dieselbe abzugeben und dann mit Gegenmarsch zu wenden hätten. Wenn auf diese Weise die Batterie vollständig demontiert und zum Schweigen gebracht worden wäre, hätte die Landung im Innern des Hafens S. Giorgio stattzufinden.

Admiral Persano schien diesem Vorschlage nicht abgeneigt zu sein, machte aber die Bemerkung hiezu: „Und wenn in diesem Augenblicke die österreichische Eskadre erscheint, was dann?" „Dann greifen wir sie mit dem Sporne an und jagen sie davon", antwortete Fregattenkapitän Bucchia.[1]) „Das sind kindische Redereien (son ragazzate queste),"

---

immer sei, die Kriegskunst hätte dem Vizeadmiral Albini lehren müssen, daß in diesem Falle die Küste vorher durch ein lebhaftes Granaten- und Kartätschenfeuer zu säubern war, daß er einen Scheinangriff vorbereiten mußte und hierauf erst, gedeckt durch das Feuer der Flottille, die eigentliche Ausschiffung an dem gewählten Punkte vornehmen konnte. Aber nichts von alledem! Der Vizeadmiral, dem die Ausführung der Landung mit aller Vollmacht anvertraut war, glaubte seiner Pflicht genüge geleistet zu haben, wenn er dem kommandierenden Admiral die Meldung erstatten ließ, daß er von der Ausführung der Landung aus dem Grunde abgelassen habe, weil er unruhige See (maretta) und Widerstand durch Truppen vorfand. Der Hafen von Carober liegt aber doch im Norden der Insel, der Wind wehte aus Südosten ohne besonders stark zu sein und ohne daß wir auf hoher See besondere Rollbewegungen empfunden hätten. Warum wurden ferner die Boote nicht gleich durch die Kanonenboote geschleppt, nachdem man doch im stande sein mußte, die Windstärke im vorhinein zu beurteilen? Aber was soll man zu alledem sagen, wenn dies von einem Vizeadmiral berichtet wird?" Randaccio, Storia della marina italiana, II, Seite 153.

[1]) Rendiconti etc. etc; deposizione Bucchia, Seite 51.

replizierte hierauf Admiral Persano und schien plötzlich diese Bemerkung übel aufzunehmen. Der Stabschef der Flotte, Linienschiffskapitän d'Amico, der bei dieser Unterredung zugegen war, griff nun vermittelnd ein und es wurde hierauf beschlossen, nachdem es für heute ohnehin schon spät sei, bezüglich der Landung Gegenbefehl zu erteilen und dieselbe für den nächsten Morgen anzuberaumen. Die näheren Bestimmungen sollten während der Nacht mit Linienschiffskapitän di Monale besprochen und festgestellt werden.

Auf diese Weise unterblieb die Landung am 19. und auch dieser Tag war vorübergegangen, ohne daß man das angestrebte Ziel erreicht hatte.

Admiral Persano war bei diesem Unternehmen offenbar vom Glücke nicht begünstigt, aber, es läßt sich dies nicht verkennen, auch von seinen Unterbefehlshabern nicht entsprechend unterstützt worden. Es muß geradezu Staunen erregen, in welch' geringem Grade Vizeadmiral Albini der ihm erteilten wichtigen Mission, die für das Gelingen des ganzen Unternehmens von solcher Bedeutung war, gerecht wurde, und welchen geringen Eifer, welchen Mangel an Tatkraft er bei dieser Gelegenheit an den Tag legte. Wir wollen zugeben, daß die Terrainverhältnisse bei Carober sich für die anbefohlene Landung nicht gerade als die günstigsten herausstellten, aber möglich und in dem Zeitraum von 5 Stunden ($2^1/_2{}^h$ bis $7^1/_2{}^h$ p. m.) auch durchführbar war dieselbe bei genügender Energie deshalb noch immer. Angesichts der vorgeschrittenen Unternehmung sowie der durch die Verhältnisse zugespitzten Situation, in welcher man sich befand und bei der es kein „Zurück" mehr gab, wenn das vorgesteckte Ziel erreicht werden sollte, durften die sich dem Vizeadmiral Albini entgegentretenden Schwierigkeiten kein Hindernis für die auszuführende Landung bilden. Dieselbe mußte, kostete es was es wollte, bewerkstelligt werden, und zwar noch im Laufe des 19., denn es handelte sich darum, den letzten entscheidenden Schlag gegen den bereits erschütterten Feind zu führen, bevor noch die österreichische Eskadre anlangen konnte.

Man bedenke nur, welche Wirkung das Erscheinen der italienischen Landungstruppen im Rücken oder in der Flanke der Forts während des Kampfes der Madonna-Batterie mit den feindlichen Panzerschiffen auf die Verteidiger hätte hervorbringen müssen und man wird sich der Anschauung nicht verschließen können, daß in diesem Falle die schwache und schon ziemlich ermüdete Inselbesatzung beim Erscheinen der feindlichen Angriffskolonne wohl bald gezwungen worden wäre, den ungleichen

Kampf aufzugeben. Daß bei der Landung und dem darauf erfolgenden Angriffe Verluste in Aussicht standen, war klar. Dieser Umstand war aber unvermeidlich und mußte mit in den Kauf genommen werden.

Der italienische Geschichtsschreiber Randaccio macht bezüglich der Haltung des Vizeadmirals Albini bei der von ihm durchzuführenden Landung selbst die etwas boshafte aber unseres Erachtens ganz zutreffende Bemerkung, „daß es geradezu den Anschein gewinne, als ob dieser Admiral der Ansicht gewesen sei, die Landung jedesmal aufgeben zu müssen, wenn die See nicht spiegelglatt war oder wenn der Feind es wagte, herüberzuschießen.“ [1])

Wie tags zuvor entfernte sich die feindliche Flotte gegen $8^h$ abends wieder von der Insel, ihren Kurs gegen die Mitte des Kanales von Lissa nehmend.

Mit dem Einbruche der Nacht war somit der Kampf am 19. beendet; auf allen Werken Lissas flaggte noch das rot-weiß-rote Banner Österreichs bis auf Fort Georg, wo der Flaggenstock abgeschossen und im feindlichen Feuer nicht wieder aufgerichtet worden war. Fort Georg, Batterie Mamula und Turm Robertson waren aber zum Schweigen gebracht.

Fort Georg hatte an Eskarpe und Kontreeskarpe zahlreiche Treffer, welche kleine Trichter hinterließen. Das Glacis war stark aufgewühlt, das Ziegeldach des Reservemunitionsmagazins vielfach durchschossen, dieses selbst war aber, geschützt durch die vorgelegte Kastentraverse, unverletzt geblieben.

Die der Defensionskaserne zum Schutze der im Erdgeschoße untergebrachten Munition vorgelegte Traverse war durch die in die Holzkonstruktion eingedrungenen Projektile erschüttert. In das Innere der Kaserne war kein Schuß gedrungen; die Brustmauer der Terrasse, auf der die 18pfünder standen, war vollkommen rasiert. Die offene Batterie hatte am meisten gelitten. Die 3 bis 5′ dicke Steinbrust war größtenteils bis zum Walle rasiert, ein Teil des Wallganges durch die Explosion der Wallkästen eingeworfen und mit Steintrümmern übersät; die Lafetten aller Geschütze waren unbrauchbar.

Die Batterie Mamula hatte einige Schußtrichter in dem wenig soliden Mauerwerk der Eskarpe; einige Projektile hatten in die Schutztraverse des Pulvermagazins eingeschlagen, ohne jedoch zu explodieren.

---

[1]) „Quasi direbbesi che, secondo il vice-ammiraglio Albini, ogniqualvolta i nemici tirassero cannonate o fucilate o che il mare non fosse come oglio, si avesse a tornar indietro.“ Randaccio, Storia della marina italiana, II, Seite 154.

Die Batterie Zupparina hatte stark gelitten und glich mehr einem Erdhaufen als einem Werke der Kunst; Eskarpe und Brustwehr waren größtenteils zerstört. Von den vier Geschützen derselben lagen drei mit zertrümmerten Lafetten in den Bettungen, das vierte allein war noch kampffähig. Eine seit- und rückwärts der Batterie gestandene Holzbaracke war in Brand geschossen und bis auf den Grund in Flammen aufgegangen.

Turm Bentink und die Eskarpe des neuen Enveloppenteiles zeigten mehrere Treffer mit den gewöhnlichen Trichtern. Im alten Teil der Enveloppe, wo die Eskarpe nur trocken verkleidet war, hatten die feindlichen Projektile eine 2° breite Bresche erzeugt. Ein Schuß war durch den Eingang in das Innere des Turmes auf die Pulvermagazinsmauer gedrungen, ohne sie jedoch zu durchschlagen.

Turm Robertson hatte wenige Schüsse erhalten.

Batterie Schmidt war in ihrer rechten Seite in einen Erd- und Steinhaufen verwandelt, während die linke Hälfte mit dem zweiten Handpulvermagazin, in dessen Decke gleichfalls einige Projektile eingeschlagen hatten, unversehrt stand. Die Geschütze waren umgeworfen, deren Lafetten zertrümmert.

Turm Wellington hatte nach Batterie Schmidt am meisten Schaden genommen. Auf seinen Mauern zeigte beinahe jeder Quadratfuß einen feindlichen Treffer, die Eskarpe an der Nordseite eine bis 2° hohe, ebenso breite und 1° tiefe Bresche; einige glückliche Schüsse hätten die Mauer und mit ihr die Deckbatterie unfehlbar zum Falle gebracht.

Die Batterie Magnaremi hatte 2 Treffer in der Eskarpe aufzuweisen, die innere Brustwehr war beschädigt.

Die Batterie Nadpostranje hatte gar nicht gelitten; eine bis an den Fuß des Glacis gedrungene Kugel war das einzige Zeichen der stattgehabten Beschießung vom vorigen Tag.

Die Lafettierungen der Geschütze hatten durchgehends so namhaft gelitten, daß die Werke Nr. 1 bis 8 nur mehr den dritten Teil ihrer Geschütze noch benützen konnten. Dieselben hatten im Laufe der bisherigen zweitägigen Verteidigung, abgesehen von einigen Raketenwürfen, 2733 Schüsse abgegeben. [1])

Die Truppe war durch den 36stündigen Dienst sehr ermüdet. Dieselbe arbeitete gleichwohl die ganze Nacht, trug Munition und Proviant

---

[1]) Gegen mindestens 25 bis 30.000 Schüsse der italienischen Schiffe.

in die Werke, besserte diese möglichst aus und führte brauchbare Lafetten an Stelle der zerschossenen in einige Werke ein.

Es blieben nur mehr 1 Geschütz in der Batterie Zupparina, 2 in Bentink, 5 in Wellington und 7 in Madonna sowie die auf Cosmo und im Innern der Insel aufgestellten Verteidigungs- und Raketengeschütze zur Disposition.

Die Verluste der Besatzung bezifferten sich, wie folgt:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Fort Georg . . . . . . | 2 | Mann tot, | 1 Offizier, | 21 | Mann verwundet, |
| Batterie Mamula . . . . | 4 | „ „ | — | 17 | „ „ |
| Batterie Zupparina . . . | 7 | „ „ | — | 8 | „ „ |
| Turm Bentink samt Enveloppe . . . . . . . . | — | „ „ | — | 2 | „ „ |
| Batterie Schmidt . . . . | 16 | „ „ | 1 Offizier, | 18 | „ „ |
| Turm Wellington und Mörserbatterie . . . . | 1 | „ „ | — | 4 | „ „ |
| Batterie Madonna . . . | 1 | „ „ | — | 1 | „ „ |
| | 31 | Mann tot, | 2 Offiziere, | 71 | Mann verwundet. |
| Das Marineinfanteriebataillon hatte außerdem noch . . . . . . . . | — | „ „ | — | 2 | „ „ |
| zusammen | 31 | Mann tot, | 2 Offiziere, | 73 | Mann verwundet. |
| Die feindliche Flotte zählte . . . . . . . . . | 16 | „ „ | 4 „ | 95 | „ „ |

Die Verluste derselben verteilten sich auf die einzelnen Schiffe, wie folgt:

Am 18. Juli:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| „Rè di Portogallo“ . . . . | 4 Tote, | 2 Offiziere, | 12 | Mann verwundet, |
| „Maria Pia“ . . . . . . . . | 1 Toter, | — | 6 | „ „ |
| „San Martino“ . . . . . . | — | — | 6 | „ „ |
| „Palestro“ . . . . . . . . | — | — | 9 | „ „ |
| „Varese“ . . . . . . . . . | — | — | 1 | „ „ |
| „Maria Adelaide“ . . . . . | 2 Tote, | — | 3 | „ „ |
| Summe . | 7 Tote, | 2 Offiziere, | 37 | Mann verwundet. |

Am 19. Juli:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| „Formidabile“ . . . . . . . | 3 Tote, | 2 Offiziere, | 39 | Mann verwundet, |
| „Ancona“ . . . . . . . . . | 6 „ | — | 19 | „ „ |
| Summe . | 9 Tote, | 2 Offiziere, | 58 | Mann verwundet. |
| Zusammen . | 16 Tote, | 4 Offiziere, | 95 | Mann verwundet. |

Mehrere Schiffe, darunter besonders „Formidabile“, hatten Havarien erlitten, die meisten führten nur mehr für zwei Tage Kohlen am Bord.

Die Lage, in welche sich Admiral Persano am Abend des 19. versetzt sah, war nunmehr eine sehr schwierige geworden, denn es hieß einen keineswegs leichten Entschluß zu fassen. Er hatte nur die Alternative vor sich, entweder am nächsten Tag in den frühesten Morgenstunden, noch vor dem möglichen Erscheinen der österreichischen Eskadre, den letzten kräftigen Schlag sowohl zu Wasser als zu Lande zu führen, um auf diese Weise die Insel in seinen Besitz zu bekommen und nicht die Früchte der bisherigen zweitägigen Kämpfe zu verlieren oder aber diese schon ziemlich weit gediehene Unternehmung zu sistieren, nach Ancona zurückzugehen, sich mit Kohlen und Munition zu versehen und den Umständen gemäß zu handeln.

Der Admiral entschied sich in einer bis spät in die Nacht dauernden Beratung mit dem Stabschef der Flotte, dem Kommandanten der Ausschiffungstruppen Linienschiffskapitän di Monale sowie dem Artilleriemajor Conte Taffini dafür, die Bekämpfung der Insel wieder aufzunehmen, und zwar sollten die Panzerschiffe, um für alle Fälle bereit zu sein, außerhalb des Hafens verbleiben und nur die Schiffe, welche 300pfündige Armstronggeschütze am Bord führten, die Bewältigung der Batterie Madonna übernehmen, während die Ausschiffung der Landungstruppen im Hafen von Carober vorbereitet, aber im entscheidenden Momente im Innern des Hafens von San Giorgio erfolgen sollte.

Die Nacht auf den 20. war finster und regnerisch; der Wind wehte ziemlich frisch aus Südwesten. Nachdem man es unterlassen hatte, für die Navigation während der Nacht eine Formation bekannt zu geben, so fehlte es an jeder Ordnung; die Schiffe der verschiedenen Gruppen bewegten sich untereinander und ein jeder Schiffskommandant handelte nach eigenem Ermessen, bloß auf die Sicherheit seines Schiffes Bedacht nehmend. Besonders die Holzeskadre befand sich in einer recht unerquicklichen Lage, da die vielen Boote und Flottanten, welche man im Wasser gelassen hatte, sich jeden Augenblick zu füllen drohten, so wie man nicht ganz dicht unter Land hielt.

Am frühen Morgen des 20. begab sich Kontreadmiral Vacca an Bord des „Rè d'Italia“ und riet dem kommandierenden Admiral in Anbetracht des für eine Ausschiffung ungünstigen Wetters sowie des Umstandes, daß mehrere Schiffe nicht mehr hinreichend mit Kohlen versehen seien, von einer jeden weiteren Unternehmung gegen Lissa ab, dafür sogleich nach Ancona zurückzukehren, die Havarien auszubessern

und sich wieder mit allem Nötigen zu versehen. Er führte aus, daß die Eroberung der Insel mittels eines Handstreiches, wie man gehofft hatte, eigentlich mißlungen sei, daß man genug Schüsse mit den Batterien gewechselt und dem Feinde vielen Schaden zugefügt habe, so daß nicht mehr gesagt werden könne, die Marine habe nichts getan. Auch dränge sich ihm immer mehr die Überzeugung auf, daß mit dem Besitze der Insel Lissa dem Lande eigentlich wenig gedient sei, und er müsse in dieser Beziehung eher auf Venedig hinweisen, welches als italienischer Boden bei weitem mehr Wichtigkeit habe als diese dalmatinische Insel. Übrigens könne man ja, nachdem man wieder mit allem nötigen, besonders mit mehr Ausschiffungstruppen versehen sein werde, nach Lissa zurückkommen und dasselbe dann mit Aussicht auf vollständigen Erfolg erobern.

Admiral Persano wollten die angeführten Gründe seines Unterbefehlshabers nicht vollständig einleuchten und er machte diesem die Gegenbemerkung, daß, seiner Anschauung nach, es nicht angezeigt sei, im jetzigen Augenblicke, wo der Feind bereits bedeutend erschüttert sei, die Unternehmung aufzugeben; trotzdem schien aber auch er einen festen Entschluß nur schwer fassen zu können.

Der Stabschef der Flotte, Linienschiffskapitän d'Amico, welcher zu dieser Unterredung hinzugerufen wurde, machte hierauf einen anderen Vorschlag, und zwar den, mit der Flotte nach dem Hafen von Cittavecchia auf der Insel Lesina zu gehen und inzwischen außerhalb desselben bei den Spalmadoren einen Aviso als Ausluger kreuzen zu lassen. Von diesem Hafen aus solle man nach Ancona um weitere Truppen, Munition und Kohlen schicken, in deren Erwartung sich aber immer bereit halten, den Feind zu empfangen und sowie er signalisiert würde, sofort hervorbrechen, um ihm im Osten der Insel Lesina die Schlacht anzubieten.

Auch dieser Plan erfreute sich nicht der vollständigen Zustimmung des kommandierenden Admirals, welcher kurz erwiderte, daß er denselben wohl beachtenswert finde, hierüber jedoch vor allem erst der eingeschiffte Lokallotse gehört werden müsse.

Der Abgeordnete Boggio, welcher gleichfalls bei dieser Beratung gegenwärtig war, drang wieder unter Hinweis auf die öffentliche Meinung in den Admiral, den Angriff auf die Insel Lissa fortzusetzen und zu beenden.

Während man noch so hin- und herdebattierte, wurde dem Admiral die Ankunft des gemieteten Dampfers „Piemonte" gemeldet, der von Ancona 500 Mann Marineinfanterie unter Oberst Magnasco brachte.

Dieser Umstand überwog nun bei Admiral Persano alle anderen Bedenken und bestimmte ihn zu der Fortsetzung des Angriffes, demzufolge auch sogleich die hierauf bezüglichen Befehle erlassen wurden.

Vizeadmiral Albini wurde neuerdings angewiesen, ungesäumt die Ausschiffung an einer ihm passenden Stelle vorzubereiten; die Panzerschiffe „Terribile" und „Varese", welche sich seit dem vorhergehenden Abend bei Busi befanden, erhielten den Befehl, die Batterien von Comisa neuerdings zu beschießen und zu verhindern, daß ihre Bedienungsmannschaft als Verstärkung der Garnison nach Lissa gezogen würde. „Rè d'Italia", „Rè di Portogallo", „Palestro" und „Affondatore" sollten, wie schon erwähnt, mit ihren 300pfündern von der Einfahrt aus gegen die Batterie Madonna wirken.

Diese Befehle waren kaum erflossen und an ihre Bestimmung gelangt, als plötzlich um $8^h$ a. m. im Nordwesten, in eine Regenbö gehüllt, der Aviso „Esploratore" auf die Flotte zusteuernd, in Sicht kam, mit dem Signal am Top: „Verdächtige Schiffe in Sicht". Nun blieb wohl kein Zweifel mehr daran übrig, daß sich die österreichische Eskadre der Insel Lissa nähere.

„Ecco i pescatori!" rief Admiral Persano hochmütig aus, ohne zu ahnen, daß er noch vor dem Abend desselben Tages von diesem so gering geschätzten Gegner geschlagen sein und sich mit seiner mächtigen Flotte auf dem Rückwege nach Ancona befinden werde.

---

# 8. Kapitel.

Verteidigungsanstalten der Garnison von Lissa für den 20. Juli. — Die österreichische Eskadre in Fasana. — Einlangen der ersten Nachrichten vom Angriffe der italienischen Flotte auf Lissa. — Entschluß des Kontreadmirals v. Tegetthoff, zum Entsatze auszulaufen. — Abfahrt der k. k. Eskadre am 19. Juli mittags. — Fahrt derselben gegen Lissa. — Die italienische Flotte am Morgen des 20. Juli. — Seeschlacht von Lissa. — Überschiffung des Admirals Persano auf den „Affondatore". — Die österreichische Panzerdivision durchbricht die italienische Schlachtlinie. — Die italienische Tetegruppe fällt gegen die österreichischen Holzdivisionen ab. — Die italienische Queuegruppe ahmt dieses Manöver nach. — Kommodore v. Petz wirft sich der letzteren entgegen. — Erstes Engagement des Linienschiffes „Kaiser" mit dem „Affondatore". — Sein Kampf mit dem „Rè di Portogallo" und Rückzug nach Lissa. — Kontreadmiral v. Tegetthoff greift die feindliche Mittelgruppe an. — Auflösung des taktischen Verbandes und Beginn der Melee. — Wiederholtes Rammen des österreichischen Admiralschiffes „Erzh. Ferdinand Max". — Untergang des „Rè d'Italia". — „Palestro" in Brand. — Sammlung der italienischen Panzerschiffe durch Kontreadmiral Vacca. — Untätigkeit der italienischen Holzflotte. — Zweites Engagement des Linienschiffes „Kaiser" mit dem „Affondatore". — Vereinigung der österreichischen Holzschiffe mit den Panzerschiffen. — Kontreadmiral v. Tegetthoff formiert seine Eskadre in 3 Kolonnen. — Unentschlossenheit in der Führung auf der italienischen Seite. — Zweckloses Hin- und Herfahren der italienischen Flotte. — Ende der Schlacht. — Rückzug der italienischen Flotte. — Auffliegen des „Palestro". — Einlaufen der österreichischen Eskadre in den Hafen von San Giorgio. — Beiderseitige Verluste. — Eskadrebefehl. — Ernennung Tegetthoffs zum Vizeadmiral. — Rückkehr der k. k. Eskadre nach Fasana.

Das Wetter am Morgen des 20. Juli war sehr veränderlich. Regenschauer wechselten mit heftigen Windstößen ab und gegen 7$^{h}$ brach ein heftiges Gewitter los. Als dasselbe vorüber war, lag die Insel Lissa in einem dichten Nebel eingehüllt. Nacheinander waren von mehreren Punkten der Küste Meldungen über während der Nacht versuchte Rekognoszierungen beim Inselkommando eingelangt, [1]) von Portochiave und Carober die Anzeige, daß der Feind daselbst Vorbereitungen für größere Landungen treffe. In Ungewißheit darüber, von welcher Seite der feindliche Angriff erfolgen werde, hatte die Besatzung die Verteidigungsstellung bei Cosmo-Andrea bezogen; die Besatzung des Forts Georg wurde durch 1 Offizier und 70 Mann der Marineinfanterie verstärkt und eine halbe Kompagnie mit zwei 12pfündigen Raketengeschützen auf die gegen das Tal von Samogor vortretende Höhe gegen Portochiave-Carober vorgeschoben.

---

[1]) Während des Morgengrauens wurde bei Punta Stupišće durch einen feindlichen Bragozzo eine Landung versucht, von der in der Nähe postierten Marineinfanterie und der Geschützstellung auf Berg Perlič jedoch verhindert; ebenso mißlang eine bei Stoncića unternommene Rekognoszierung.

Es war beschlossen, solange des Feindes wahre Absicht nicht zu erkennen sei, ihn in dieser Stellung zu erwarten.

Da brach gegen $10^h$ die Sonne durch die Nebelhülle hervor und beleuchtete ein großartiges, erhabenes Schauspiel: von Nordwesten her dampfte in fester geschlossener Ordnung die österreichische Eskadre heran, der schwer geprüften Insel den Entsatz bringend.

Die wackere Besatzung, welche in dem zweitägigen blutigen Kampfe mit wahrhaft heldenmütiger Aufopferung das Banner Österreichs hochgehalten hatte, brach bei diesem Anblicke in ein Freudenhurrah aus und harrte sodann in höchster Spannung der Entscheidung, welche der gewaltige Zusammenstoß der beiden Flotten vor ihren Augen bringen mußte. Daß die Hilfe noch zur rechten Zeit kommen konnte, beruht auf folgendem:

Wie wir am Schluß des 4. Kapitels geschildert haben, lag die österreichische Eskadre Mitte Juli auf der Rhede von Fasana in vier Kolonnen vor Anker und schien es infolge der auf dem nördlichen Kriegsschauplatze eingetretenen unglücklichen Ereignisse, welche den Abschluß eines Waffenstillstandes wahrscheinlich machten, als ob dieselbe in diesem Kriege zu keiner Aktion mehr gelangen sollte.

Da, wie mit einem Schlage, änderte sich die Situation für sie, und gerade ihr wurde noch das Glück zu teil, dem Vaterlande einen wichtigen Dienst leisten zu können sowie ihre Flagge durch einen glorreichen Sieg zu hohem Ansehen zu bringen.

Am 17. Juli war durch das Generalkommando in Zara das folgende Telegramm des Insel- und Festungskommandanten von Lissa bei der Eskadre angelangt: „Ein Kriegsschiff unter englischer Flagge [1]) mit Kurs Nordwest in Sicht gelangt, hat Insel rekognosziert, dann mit Kurs Südost retourniert.“

Am 18. Juli trafen gegen $11^h$ vormittags folgende vom Inselkommando zu Lissa um $8^h\ 30^m$ a. m. und $9^h\ 20^m$ a. m. aufgegebenen telegraphischen Depeschen ein: „9 Kriegsschiffe ohne Flagge von Nordwest steuern auf 20 Meilen der Insel zu“ — dann: „10 Kriegsdampfer steuern signalisierten Kurs, französische Flagge, 15 Meilen entfernt“.

---

[1]) Es war dies, wie bekannt, der italienische Avisodampfer „Messaggiere“, der mit dem Stabschef der italienischen Flotte, Linienschiffskapitän d'Amico an Bord, während des Vormittags des 17. eine Rekognoszierung der Insel vornahm. Siehe hierüber die Anmerkungen Seite 148.

Kontreadmiral Tegetthoff teilte diese Depeschen dem Kriegsministerium sowie dem FML. Baron Maroičič in Görz telegraphisch mit und fügte hinzu: „Glaube deshalb nicht nach Südost gehen zu sollen, da dies eine Demonstration von italienischen Schiffen sein dürfte, um die Eskadre von hier wegzulocken. Bitte aber jedenfalls um Mitteilung der Ansicht, wie sich die Eskadre bei ähnlichen Nachrichten zu verhalten hätte. „Salamander“ [1]) zieht viel Wasser und muß nach Pola“.

Gegen 2 $^h$ p. m. kamen neuerdings Telegramme von Lissa: „Signalisierte Schiffe lavieren Nordwest; die Flagge eingezogen; ich alarmiere.“ (abgegangen 10$^h$ 10$^m$ a. m.) — „Signalisierte Schiffe steuern gegen Lissa, 10 Meilen entfernt. Angriff steht bevor.“ (11$^h$ 45$^m$ a. m.) — „Comisa mit 12 Schiffen angegriffen. Sardinische Flagge.“ (0$^h$ 20$^m$ p. m.) [2])

Letzteres Telegramm gelangte auch vom Generalkommando Zara an das Eskadrekommando, worauf der Kontreadmiral um 2$^h$ 20$^m$ p. m. dessen Inhalt an das Kriegsministerium mit dem Beifügen bekanntgab: „Ich halte meine frühere Ansicht aufrecht. Bitte um Befehl, da Lissa sehr entfernt vom voraussichtlichen Hauptangriffsobjekte ist.“ An das Inselkommando Lissa stellte derselbe die Anfrage nach der Gattung der feindlichen Schiffe, um daraus auf die eigentlichen Absichten des Gegners schließen zu können.

Bald darauf trafen die Depeschen ein: „Hafen von Lissa angegriffen.“ (abgegangen 0$^h$ 40$^m$ p. m.) „Heißes Kanonengefecht bei Lissa, ohne Schaden.“ (1$^h$ 15$^m$ p. m.)

Im Laufe des Nachmittags langten vom Inselkommando Lissa, vom dalmatinischen Gouvernement und von dem Brigadekommando zu Spalato fortgesetzt Telegramme ein, welche den Kampf von 10 Panzerfregatten und 3 Dampfern gegen S. Giorgio, die Zerstörung der Batterie Schmidt, die um 4 $^h$ erfolgte Besetzung Lesinas durch feindliche Kanonenboote und die Unterbrechung der telegraphischen Verbindung zwischen Lissa

---

[1]) „Salamander“ hatte ein Leck, das kommissionell untersucht, für bedenklich — wenn auch in Fahrt weniger gefährlich — erklärt worden war.

[2]) Wir beziehen uns, was den Angriff auf Comisa betrifft, nochmals auf unsere Seite 154 gegebene Berichtigung. Die vom Insel- und Festungskommando in dieser Form gemachte Meldung scheint in der Hast und unter dem Eindrucke des bevorstehenden Angriffes auf Basis der Angaben der Objektskommandanten gemacht worden zu sein, die alle in Sicht befindlichen Schiffe mitzählten. Fast alle italienischen Schiffe näherten sich der Insel und speziell Comisa, aber nicht alle griffen dieses letztere an; die Gruppen Riboty und Albini passierten es bloß. A. d. V.

und Lesina, die um 7 $^{h}$ erfolgte Ansammlung von 14 Dampfern an der Nordost-, von 6 Dampfern an der Nordwestseite des Hafens S. Giorgio, das Ausharren der Werke dieses Hafens in der Verteidigung, endlich den um $7^{h}$ $20^{m}$ p. m. erfolgten Rückzug der feindlichen Schiffe aus dem Schußbereiche und ihre langsame Entfernung mit Kurs Nordwest meldeten.

Kontreadmiral v. Tegetthoff mußte nun aus diesen Telegrammen wohl ersehen, das sich das Gros der feindlichen Flotte vor Lissa befand; er blieb jedoch immer noch der Ansicht, daß diese Unternehmung gegen die Insel Lissa bloß eine Diversion sei, darauf berechnet, die kaiserliche Eskadre von den nördlichen Gewässern des Golfes wegzulocken, um einen Hauptangriff in den Gewässern des Isonzo, gegen welchen Fluß Cialdinis Armee vorrückte, vielleicht auf Triest, mit größerer Leichtigkeit und mit der Wahrscheinlichkeit unternehmen zu können, durch einige Tage von der See aus unbehelligt zu bleiben. Dieser Ansicht stimmten auch die meisten der zu einem Kriegsrate berufenen Schiffskommandanten zu; sie erhielt auch die Zustimmung des Kriegsministeriums und des Kommandos der Südarmee, welch letzteres auf die wiederholten Anfragen des Eskadrekommandanten, „welcher Küstenstrecke man unter den bestehenden Verhältnissen die meiste Wichtigkeit beilege und was daher zu tun sei“, mit einem um 11 $^{h}$ nachts einlangenden Telegramme die Antwort gab: „Keine Teilung der Eskadre vornehmen und jeden Angriff auf die Küste von Istrien und Triest möglichst vereiteln.“

Doch am Morgen des 19. Juli kamen vom dalmatinischen Gouvernement zwei Depeschen an, welche anzeigten, daß der Kampf bei Lissa neuerdings begonnen habe und die entnehmen ließen, daß die ganze feindliche Flotte noch immer bei Lissa beschäftigt, also noch in keiner Operation an einem anderen Küstenpunkte begriffen sei.

Die zweite Depesche aus Zara (aufgegeben um 8 $^{h}$ 20 $^{m}$ a. m.) lautete: „Heute um 7 $^{h}$ Kampf bei Lissa wieder begonnen, heftiger Kanonendonner bei Lesina hörbar. Um 5 $^{h}$ früh die italienische Flotte, 22 Schiffe, vom Kanal Curzola gegen Lissa, ein feindlicher Dampfer in Kurs Südsüdwest sichtbar.“

Kontreadmiral v. Tegetthoff, welcher jetzt zur Überzeugung gelangt war, daß es sich im vorliegenden Falle um keine Diversion handeln könne, sondern daß der Feind ein ernsteres gegen die Insel Lissa gerichtetes Unternehmen vorhaben müsse, beschloß nun auszulaufen, die feindliche Flotte anzugreifen und dabei Lissa um jeden Preis zu entsetzen. Er meldete dies dem Kriegsministerium und dem Kommando der Südarmee mit dem Telegramme: „Soeben erhalte Nachricht von Zara, daß Kampf

bei Lissa heute 7 h wieder begonnen, 22 feindliche Schiffe. Gehe mit Eskadre ab, lasse Dampfer zurück, um mir Weisungen nachzubringen, bitte schleunige Antwort."

Um 10½ h a. m. berief der Kontreadmiral sämtliche Schiffskommandanten an Bord seines Flaggenschiffes und kündigte ihnen den Entschluß an, dem bedrängten Lissa zu Hilfe eilen zu wollen, eine Mitteilung, die mit Hurrahs aufgenommen wurde.[1]) Nachdem er dieselben noch mit seinen weiteren Absichten bekannt gemacht hatte, wurde um 10¾ h der Eskadre das Signal gegeben: „Alle Kessel heizen", sodann „Wer dampfklar, in Bewegung setzen".

Dampfer „Vulkan" erhielt Befehl, alle Flottanten nach Pola zu schleppen und sich mit den Dampfern „Lucia" und „Triest" dem Hafenadmiralate, welches für die möglichst rasche Einschiffung von 1000 Tonnen Steinkohle Sorge zu tragen hatte, zur Verfügung zu stellen; Aviso „Stadium" legte sich unter Fort Brioni, um die bis 2 h p. m. anlangenden Telegramme dem Admiral nachzubringen.

Ein großer Teil der Schiffe war bereits in See gegangen, als dem Eskadrekommandanten einige Minuten vor Mittag das nachstehende Telegramm des Kriegsministeriums zukam: „Auf Allerhöchsten Befehl nach eigenem Ermessen handeln; wegen Demonstration gegen Lissa nicht auslaufen." Kontreadmiral v. Tegetthoff blieb jedoch bei seinem einmal gefaßten Entschluß.[2])

---

[1]) Wie ernst Kontreadmiral v. Tegetthoff die Situation nahm und wie wenig optimistisch er über den Ausgang der ihn seiner Ansicht nach — trotz des gegenteiligen Telegrammes des Kriegsministeriums — verpflichtenden Bekämpfung der italienischen Flotte vor Lissa dachte, läßt sich aus einer damals an Bord des Flaggenschiffes zirkulierenden Äußerung entnehmen, die er den versammelten Schiffskommandanten gegenüber tat, als sich deren Begeisterung und Jubel über die bevorstehende Aktion etwas gelegt hatte. „Nun, meine Herren," so soll beiläufig der Kontreadmiral in seiner bekannten, ihm eigenen Ausdrucksweise gesagt haben, „Ihr Wunsch, vor den Feind zu kommen, geht also in Erfüllung und ich glaube, es wird heiß zugehen. Ob wir zurückkommen oder wie wir zurückkommen, darüber läßt sich unter diesen Verhältnissen nichts sagen; aber von dem einen bin ich fest überzeugt, daß, wenn es uns schlecht gehen sollte, wir die Italiener doch so zudecken wollen, daß auch sie genug haben werden." A. d. V.

[2]) Die Antwort vom Kommando der Südarmee erreichte den Eskadrekommandanten erst am Tage nach der Schlacht. Wir haben den Depeschenwechsel Kontreadmirals v. Tegetthoff absichtlich so ausführlich gebracht, um zu zeigen, in welch schwerer verantwortungsvoller Lage sich derselbe befand. Wir lassen es dahingestellt, ob ein anderer weniger energischer und tatendurstiger Admiral auf eigene Verantwortung

Um $^1/_4 1^h$ verließ das Flaggenschiff „Erzh. Ferdinand Max" die Rhede von Fasana, stieß um $1^1/_4{}^h$ zu den zwischen Compare und Promontore auf einige Meilen in See gesammelten Schiffen und nahm, im Vorüberfahren an denselben von den Klängen der Volkshymne sowie den donnernden Hurrahs der auf Reelings und Wanten aufgeenterten Mannschaften begrüßt, seinen Posten an der Spitze der Panzerdivision ein, worauf die ganze Eskadre, bestehend aus 27 Schiffen, sich in Bewegung setzte und bei südöstlichem Kurse mit ganzer Kraft gegen Lissa dampfte.

Die Eskadre war, wie wir bereits mitgeteilt haben[1]), schon anfangs Juni gelegentlich der Vornahme der taktischen Übungen in drei Divisionen eingeteilt worden, Panzerschiffe, schwere Holzschiffe und Kanonenboote. Jede Division formierte den vorspringenden Winkel; die Divisionen folgten einander mit einem Abstande von 3 Kabel in Kielwasserlinie. Diese Formation hatte sich bei den taktischen Übungen als sehr zweckmäßig bewährt und war beibehalten worden. Sie eignete sich nicht nur für die bequeme, geschlossene Fahrt, bei welcher die Schiffe möglichst zusammengehalten und dennoch Unfälle durch Zusammenstöße vermieden werden mußten, sondern auch ganz vorzüglich für das Gefecht, da sie die ganze verfügbare Macht in kompakter Masse in die Aktion brachte und den Übergang in jede andere Formation leicht und schnell zuließ.

Der Panzerdivision fiel die Aufgabe zu, beim Zusammenstoße mit dem Feinde in dessen Aufstellung hineinzurennen, hiebei womöglich von der Ramme Gebrauch zu machen und eine Melee herbeizuführen, da man nur durch die vereinte Anwendung des Sporns mit der Schiffsartillerie auf kürzeste Distanz hoffen durfte, die Überlegenheit des Gegners einigermaßen zu paralysieren.

Die Division der schweren Holzschiffe sollte je nach den Umständen und der Aufstellung des Feindes, entweder auf einem oder dem anderen Flügel der Panzerschiffe disponiert werden oder es ihrem Kommandanten überlassen bleiben, eintretenden Falls selbständig in die Aktion einzugreifen.

Die Kanonenboote und Schraubenschoner endlich, von welchen die ersteren eine größere Schnelligkeit als die meisten Fregatten besaßen und zusammen eine Zahl von 40 Geschützen, worunter 37 des größten

---

jenen entscheidenden Entschluß gefaßt hätte, der dann zum glorreichen Siege führte und glauben, daß schon hierin ein Hauptverdienst Tegethoffs liegt.

1) Siehe Seite 48.

Kalibers der Flotte, repräsentierten, waren im allgemeinen angewiesen, sich nach Herbeiführung der Melee in 3 Gruppen aufzulösen und gruppenweise oder auch einzeln die größeren Holzschiffe durch Enfilierung ihrer jeweiligen Gegner zu unterstützen. So wurde es möglich, alle vorhandenen Kräfte auszunützen und sich mit der Gesamtmacht auf den Feind zu werfen. Vor allem sollte ein Massenangriff auf einen Punkt erfolgen, um eine Teilung und Verwirrung des Feindes herbeizuführen, wobei man hauptsächlich durch die Wucht des Anpralles und das gleichzeitige Rammen zu wirken hoffte. Durch die angenommene Formation erschien für den wichtigsten Moment, den des Durchbrechens, die Einheit der Führung gesichert und da es den Panzerschiffen anheimfiel, den ersten Chok auszuhalten, waren hiedurch die eigenen Holzschiffe so viel als möglich gedeckt, ohne daß man auf ihre Mitwirkung im Kampfe gegen Panzerschiffe Verzicht zu leisten brauchte.

Dies waren die leitenden Ideen, nach welchen Kontreadmiral v. Tegetthoff den Angriff auf die italienische Flotte auszuführen gedachte.

Die Eskadre hatte um $2^1/_2$ $^h$ p. m. den Leuchtturm von Promontore passiert und steuerte sodann der dalmatinischen Küste entlang Südostkurs. Das Wetter war ziemlich heiter, es wehte eine frische Brise aus Süden, die gegen Abend nach Südost überging und derart zunahm, daß infolge des hiedurch verursachten Seeganges die Fahrt auf $5^1/_2$ Knoten herabgemindert werden mußte, um die geschlossene Ordnung zu erhalten, da einige der langsameren Schiffe Mühe hatten, ihre Posten zu behaupten.

Nach $7^h$ p. m. stieß Avisodampfer „Stadium“ wieder zur Flotte, ohne Nachrichten von Belang zu bringen.

In den Abendstunden besprach Kontreadmiral v. Tegetthoff mit seinem Flaggenkapitän und den Offizieren seines Stabes die möglichen Fälle, die für den kommenden Tag gewärtigt werden konnten, sowie die Maßnahmen, die jedem einzelnen gegenüber zu ergreifen wären. Er gedachte hiebei auch der Möglichkeit, daß der Feind bereits im Besitze des Hafens von S. Giorgio sei; es wurde festgesetzt, daß auch in diesem Falle mitten in die feindlichen Schiffe hineinzurennen sei. Für den Fall, daß der Admiral im Kampfe fallen sollte, ward bestimmt, daß dies erst in einem geeigneten Momente der Eskadre bekannt gemacht werde und daß bis dahin und bis zur Übernahme des Kommandos durch den rangältesten Linienschiffskapitän, das Admiralschiff die Leitung der Eskadre fortzuführen habe.

Gegen Morgen des 20. umwölkte sich der Himmel, Wind und Seegang nahmen derart zu, daß die sehr tief liegenden Panzerfregatten

2. und 3. Klasse — „Kaiser Max", „Don Juan d'Austria", „Prinz Eugen", „Drache" und „Salamander" — des Wellenganges wegen genötigt waren, ihre Stückpforten zu schließen. Unter solchen Umständen war zu besorgen, daß bei Fortdauer des Wetters und Seeganges der größte Teil der Panzerschiffe sowie die Kanonenboote ihre Geschütze vielleicht gar nicht oder doch kaum mit Erfolg würden gebrauchen können.

Gegen $7^h$ a. m. meldete „Kaiser Max", welcher sowie „Prinz Eugen" und „Stadium" als Ausluger voranfuhr: „6 Dampfer in Sicht"; auch vom Flaggenschiffe wurden in südöstlicher Richtung Rauchsäulen bemerkt, doch hüllte bald darauf eine Regenbö aus Südwest die Eskadre in dichten Nebel und benahm jede Fernsicht.

Nichts konnte dem kaiserlichen Admiral ungelegener kommen: Wind und Wetter schienen sich verbündet zu haben, um seine ohnehin so verantwortungsvolle und schwierige Unternehmung noch gefährlicher und prekärer zu gestalten. Dauerte das dicke Wetter an, so mußte nach Verlauf von höchstens einer bis zwei Stunden wegen der Nähe des Landes unbedingt ein Kurswechsel stattfinden, da eine Eskadre von 27 Schiffen sich unmöglich in den nicht sehr breiten Kanal von Lissa hineinwagen konnte, wie es anderseits auch sehr schwer hielt, für eine so große Anzahl von Schiffen einen entsprechenden Ankerplatz aufzusuchen. An eine Teilung der Eskadre war bei der Nähe des Feindes nicht zu denken; unter Dampf in See zu bleiben veranlaßte einen Kohlenverbrauch, der bei dem geringen Fassungsraum an Brennmaterial von einigen Schiffen absolut zu vermeiden war und Segel zu setzen, um beizuliegen, war wiederum nur für einen Teil der Schiffe tunlich, da manche derselben unvollkommene, einige sogar keine Takelage hatten.

Doch Kontreadmiral v. Tegetthoff verzagte nicht und ließ sich in seinem einmal gefaßten Entschlusse nicht mehr wankend machen; nur die Durchführung seiner Aufgabe vor Augen und fest durchdrungen von der Überzeugung, daß Macht und Ansehen des Vaterlandes, das Wohl und der gute Ruf der Marine in diesem Augenblicke auf dem Spiele ständen und alles in Gefahr käme, wenn er schwankte, steuerte er, vor allem bauend auf den vortrefflichen Geist seiner Offiziere und Mannschaften, ruhig und unerschütterlich seinem großen Ziele entgegen.

Es war zum Glück Sommer, daher die Hoffnung erlaubt, daß das Wetter sich vielleicht doch binnen kurzer Frist aufklären werde. Und als sollte der feste Wille des entschlossenen Führers belohnt werden und schon jetzt den ersten Sieg davontragen, begann sich nach $9^h$ der Himmel

aufzuheitern; der Wind setzte nach Nordwest um, die See legte sich allmählich, wenn auch der Seegang noch immer stark genug blieb, um das Batteriedeck der Panzerschiffe 2. und 3. Klasse mit Wasser zu überspülen und den Kanonenbooten mitunter noch während des Gefechtes die Handhabung ihrer Geschütze nur mit aller Vorsicht und Anstrengung zu gestatten.

Um $10^h$ endlich hatte der Nebel sich völlig gehoben; deutlich erschienen nun die Berge der Insel Lissa und vor derselben erblickte man die feindliche Flotte, in zwei Gruppen getrennt, welche, wie es schien, sich zu vereinigen suchten.

Kontreadmiral v. Tegetthoff signalisierte nun: „Ausluger auf ihre Posten", „Klarschiff zum Gefecht", „Distanzen schließen" und ließ zu diesem Behufe stoppen, doch bald wieder in Bewegung setzen, um den vollen Dampfdruck in den Kesseln zu erhalten. Um $10^h$ $30^m$ folgte das Signal: „Mit ganzer Kraft fahren!" und endlich um $10^h$ $35^m$ „Panzerschiffe den Feind anlaufen, um ihn zum Sinken zu bringen", welch letzteres von der Eskadre mit begeisterten Hurrahs aufgenommen wurde. Das vorbereitet gewesene telegraphische Signal „Muß Sieg von Lissa werden!" konnte der raschen Annäherung wegen, nicht mehr gegeben werden, ebenso ließ sich das Schließen der Distanzen nicht mehr durchführen, da das Flaggenschiff zu schnell lief und die hinreichende Zeit fehlte.

Im raschesten Laufe, die kleine Flaggengala am Top der Masten, steuerten die kaiserlichen Schiffe mit Kurs Südost zu Süd der feindlichen Panzerflotte entgegen, welche sich in einer etwas unterbrochenen Kielwasserlinie mit Kurs Nordnordost näherte. (Siehe Plan I.)

Wir müssen uns nun wieder der italienischen Flotte zuwenden, die wir am Schlusse des vorigen Kapitels verlassen haben, als der „Esploratore" mit der Meldung von dem Herannahen der österreichischen Eskadre in Sicht kam. Die von ihr um diese Zeit eingenommene Stellung und Verfassung war folgende:

Die Holzeskadre mit der Flottille lag zwischen Travna, Portochiave und Carober, mit den Vorbereitungen zur Landung beschäftigt.

„Terribile" und „Varese" hatten den Befehl zur neuerlichen Beschießung von Comisa und lagen dort, im Begriffe denselben auszuführen.

Die „Formidabile" überschiffte ihre Verwundeten auf das Hospitalschiff „Washington".

Die Panzerschiffe „Rè di Portogallo“ und „Castelfidardo“ signalisierten Havarien in der Maschine und befanden sich abseits vom Gros der Flotte.

Die Reserve unter Kontreadmiral Vacca lag beim Eingang des Kanals, südlich von San Giorgio, die anderen Panzerschiffe vor demselben, in Erwartung der Befehle zum Angriffe.

Admiral Persano hatte, nachdem er zur Überzeugung gelangt war, daß sich die österreichische Eskadre zum Entsatze der Insel Lissa nähere, sofort das Signal gegeben: „Die entdeckten Schiffe sind feindliche“ und sodann die Formierung einer Frontlinie mit Westsüdwest-Kurs anbefohlen, da er die feindliche Eskadre in der Fahrtrichtung des „Esploratore“ wähnte. In dieser Frontlinie hatte die Reserve unter Kontreadmiral Vacca den rechten Flügel, die unter dem unmittelbaren Befehle des Admirals en chef stehende Gruppe das Zentrum und die Gruppe Riboty den linken Flügel einzunehmen.

Die Formierung der Frontlinie wurde jedoch nicht von sämtlichen Panzerschiffen ausgeführt, denn „Rè di Portogallo“ und „Castelfidardo“ lagen noch immer abseits der Flotte mit der Reparatur der schon erwähnten Maschinenhavarien beschäftigt. Der Admiral schickte die beiden Raddampfer „Governolo“ und „Guiscardo“ ab, um sie herbeizuschleppen, welche Hilfe sich indes als nicht mehr notwendig erwies, weil sie inzwischen wieder im stande waren, selbst ihre Maschinen gebrauchen zu können. Tatsächlich kamen beide Schiffe bald nacheinander angedampft und nahmen ihre Plätze ein. Es fehlten somit nur noch „Terribile“ und „Varese“, welche vor Comisa lagen und die von der Ankunft des Feindes zu verständigen der „Messagiere“ eiligst abgeschickt wurde. Von diesen beiden Schiffen vereinigte sich jedoch nur „Varese“ nach Beginn des Kampfes mit seiner Gruppe, während die „Terribile“ so spät anlangte, daß sie nicht mehr ihren Posten bei der Panzerflotte einnahm, sondern zu der Holzflotte des Vizeadmirals Albini stieß und bei dieser verblieb.

Die „Formidabile“ hatte die Überschiffung ihrer Verwundeten auf das Hospitalschiff „Washington“ eben beendet, als vom „Rè d'Italia“ das Signal zur Formierung der Frontlinie gegeben worden war. Fregattenkapitän Saint-Bon, welcher die Havarien seines Schiffes für derartige hielt, daß sie ihm nicht erlaubten, bei der herrschenden See an einer Aktion noch weiter teil zu nehmen, erbat sich jetzt vom kommandierenden Admiral mittels Signals die Erlaubnis, behufs Ausbesserung der erlittenen Schäden nach Ancona gehen zu dürfen. Obschon der „Rè

d'Italia" auf dieses Ansuchen vorerst bloß mit dem Intelligenzzeichen „Verstanden" geantwortet hatte, die Bewilligung desselben somit noch nicht erfolgt war, glaubte Kommandant Saint-Bon doch schon berechtigt zu sein, dem oben erwähnten Formationssignale keine Folge leisten zu müssen, nahm seinen Posten in der Frontlinie nicht ein, sondern steuerte abseits der Flotte, wo er sich durch einige Zeit noch als müßiger Zuschauer aufhielt, bis er gegen Mittag endlich nach Ancona abging.[1])

Es blieben sonach Admiral Persano im ganzen bloß 9 Panzerschiffe übrig, welche augenblicklich dem Feinde entgegengestellt werden konnten und die in Ausführung des erteilten Signals sich auch bestrebten, ihre Posten einzunehmen. Als es sich beim Nachlassen des mistigen Wetters zeigte, daß die österreichische Eskadre etwas nördlicher lag, ließ Admiral Persano seine Panzerschiffe Kurs West nehmen, wodurch die Frontlinie mehr in eine Schachordnung überging.

Vizeadmiral Albini hatte inzwischen mittels Signals den Befehl erhalten, die Landungsoperationen, welche sich eben in der Vorbereitung befanden, wieder einzustellen. Es ist begreiflich, daß sich seine Situation, als ihm dieser Befehl mit der gleichzeitigen Mitteilung zukam, daß der Feind in Sicht sei, zu einer etwas schwierigen gestaltete. Seine Schiffe hatten die Landungsdetachements bereits abgeschickt, dieselben lagen unter Bord der „Maria Adelaide" und man war eben im Begriffe, dieselben abteilungsweise ans Land zu schleppen. Der so plötzlich erlassene Gegenbefehl brachte daher keine kleine Aufregung hervor und es hielt schwer, die Ordnung in der alsbald entstandenen Verwirrung aufrecht zu erhalten. Zu alledem präsentierten sich ihm auch noch in diesem Augenblicke der Kapitän des „Piemonte" und Oberst Magnasco mit einem Befehle des Admirals Persano, nach welchem die eben angekommenen 425 Mann Marineinfanterie sofort zu übernehmen, auf die verschiedenen Schiffe zu verteilen und bei der stattfindenden Ausschiffung gleich mit zu verwenden waren. Unter diesen Umständen und in Anbetracht der nun völlig veränderten Sachlage hielt sich Vizeadmiral Albini für berechtigt, diesen Befehl nicht zur Ausführung zu bringen, und befahl, die Marineinfanterie auf dem „Piemonte" zu belassen, dem kommandierenden Admiral jedoch hievon die Anzeige zu erstatten.

Unbedingt muß man dieses Vorgehen des Vizeadmirals Albini als ein ganz zweckmäßiges und der kritischen Situation des Augenblickes entsprechendes anerkennen, weniger derselben angepaßt waren jedoch dessen weitere Maßnahmen, welche die ungesäumte Schlagfertigkeit

---

[1]) Näheres siehe Seite 290.

seiner Eskadre sehr beeinträchtigten. Anstatt sich darauf zu beschränken, die Ausschiffungsdetachements den Schiffen eiligst zurückzuschicken und denselben anzubefehlen, sich so rasch als möglich in gefechtsklaren Zustand zu versetzen, befahl er auch noch die Bergung des gesamten von ihnen ausgeschifften Materials an, wodurch eine kostbare Zeit verloren ging, so daß sich Admiral Persano veranlaßt fühlte, der Holzflotte das Signal zu wiederholen: „Der Feind ist in Sicht" und damit zu erinnern, daß dieselbe sich sofort auf ihren Gefechtsposten hinter den Panzerschiffen zu begeben habe. Nun erst überließ Vizeadmiral Albini, wie er es hätte gleich von Anfang tun sollen, der Flotille die Bergung des Materials mit dem Bedeuten, dasselbe eventuell auch im Stiche zu lassen,[1]) befahl sodann den Fregatten die Formierung einer Kielwasserlinie und steuerte, als diese endlich nach längerer Zeit zu stande gekommen war, gegen $9^1/_2{}^h$ der Panzerflotte zu. Während dieser eben beschriebenen Vorgänge hatte sich die österreichische Eskadre zusehends genähert und Admiral Persano gab jetzt seinen Panzerschiffen das Signal: „Man wende gleichzeitig nach Nordnordost", so daß die bisherige Schachordnung in eine Kielwasserlinie verwandelt wurde, in welcher die Reserve unter Kontreadmiral Vacca die Avantgarde, die von Admiral en chef kommandierte Gruppe das Zentrum und die Gruppe Riboty die Arrièregarde bildeten.

Dem „Affondatore", welcher sich weit ab am Ende der Linie befand, war schon früher mittels Signals befohlen worden, achter vom Admiralschiff zu passieren und, da dieses Signal von demselben längere Zeit entweder nicht gesehen oder nicht verstanden worden zu sein schien, wurde noch eiligst der „Esploratore" abgeschickt, um ihn herbeizuholen.

Endlich, einige Minuten nach $10^h$, näherte er sich dem „Rè d'Italia" und nun erst wurde am Bord dieses Flaggenschiffes die Absicht des kommandierenden Admirals bekannt, sich für die bevorstehende Aktion auf den „Affondatore" zu überschiffen, welcher Beschluß sowohl beim Stabe wie bei der Mannschaft des „Rè d'Italia" eine allgemeine Verwunderung hervorrief und infolge der Überstürzung und wenig würdevollen Art, mit welcher er durchgeführt wurde, einen ebenso peinlichen wie ungünstigen Eindruck zurückließ.

---

[1]) Dieses Material ging auch, insbesondere was die Dampfbarkassen anbelangt, größtenteils verloren, da infolge des Ausganges der Schlacht auch die Flottille dasselbe nicht behaupten konnte, sondern in Stich lassen mußte. Nur der Schraubenfregatte „Gaëta" war es gelungen, ihre Dampfbarkasse einzusetzen. Zwei der mitgeführten, zerlegbaren, eisernen Chalands, die man hatte treiben lassen, wurden später von den Österreichern geborgen. A. d. V.

Der Admiral hatte bestimmt, daß ihm auf den „Affondatore“ nur der Stabschef der Flotte, Linienschiffskapitän d'Amico, ferner sein Sohn und erster Flaggenadjutant, Linienschiffsleutnant Ernesto Conte di Persano, der zweite Ordonnanzoffizier Linienschiffs-Unterleutnant de Luca sowie zwei Signalunteroffiziere begleiten sollten. Das übrige Personal seines Flaggenstabes erhielt den Befehl, am Bord des „Rè d'Italia“ zu verbleiben. Dem Advokaten und Kammerdeputierten Pier Carlo Boggio ließ Persano die Wahl, ihm auf den „Affondatore“ zu folgen oder auf dem „Ré d'Italia“ zu verbleiben; derselbe wählte das letztere.

Ungefähr um $10^h\ 20^m$ befahl der Admiral dem Kommandanten des „Rè d'Italia“ zu halten; ein Boot mit 10 Mann unter Führung des Guardiamarina Palermo wurde gestrichen und, nachdem man noch in aller Eile einige Schriften in einen leinenen Sack gegeben, den der Admiral in eigene Verwahrung nahm[1]) sowie ein Spiel Signalflaggen nebst der Taktik zusammengerafft hatte, schifften sich die oben genannten Personen in das Boot ein, welches rasch dem „Affondatore“ entgegenruderte, der sich mittlerweile selbst schon auf ungefähr die halbe Entfernung genähert hatte. Der zweite Kommandant des „Affondatore“, Linienschiffsleutnant Chinca, empfing den Admiral am Fallreep und erhielt aus seinen Händen den Sack mit den Schriften, welchen der Admiral, nachdem man ihm an Bord geholfen hatte, sofort wieder zu sich nahm; der „Affondatore“ hißte die Kommandoflagge[2]) und steuerte, nachdem er einige Minuten behufs Einkupplung des Gefechtssteuers gehalten hatte, unter vollem Dampf den Panzerschiffen nach, die inzwischen der österreichischen Eskadre bedeutend näher gekommen waren. Das Boot, welches den Admiral an Bord des „Affondatore“ gebracht hatte, konnte den „Rè d'Italia“, der sich unterdessen wieder in Bewegung gesetzt hatte, nicht mehr erreichen, wurde aber von der Raddampffregatte „Governolo“ in Sicherheit gebracht.

Kein Signal, kein vorhergegangener Befehl teilte der Flotte die so überaus wichtige Tatsache der Überschiffung des kommandierenden Admirals vom „Rè d'Italia“ auf den „Affondatore“ mit; mit Ausnahme

---

[1]) Tatsache. Deposizione Chinca und d'Amico; Rendiconti etc. etc. Seite 83 und 66.

[2]) In Ermangelung einer Admiralsflagge wurde eine Vizeadmiralsflagge auf den Großtop gehißt. Daß man dieser Kommandoflagge keine besondere Aufmerksamkeit schenkte, dazu trugen auch noch folgende Umstände bei: Erstens kam sie beim Hissen unklar auf den Top und zweitens wurde gerade in diesem Augenblicke von sämtlichen Schiffen, somit auch vom „Affondatore“, die kleine Flaggengala gehißt. Siehe übrigens Näheres Seite 309.

jener Schiffe, die vermöge ihrer Position diesen Vorgang beobachten oder wenigstens erraten konnten, wußte niemand etwas davon.

Das Halten des „Rè d'Italia“ behufs der Überschiffung des Admirals, welches ungefähr 15 Minuten gedauert hatte,[1]) war aber Veranlassung geworden, daß eine bedeutende Lücke in der Kielwasserlinie entstanden war. Die „Ancona“, Vordermann des „Rè d'Italia“, nahm nämlich auf das Halten desselben keine Rücksicht und steuerte mit der Gruppe Vacca, zu der sie taktisch gehörte, weiter; der „Palestro“, infolge des Fehlens der „Formidabile“ augenblicklich der Hintermann des „Rè d'Italia“, war noch im Zweifel ob er den Posten der „Formidabile“ einnehmen solle oder nicht, und fuhr in der Erwartung des Einrückens derselben inzwischen etwas langsamer und ebenso die übrigen Schiffe, die hinter ihm kamen. Als der „Rè d'Italia“ seine Fahrt wieder aufnahm und die Lücke bemerkte, die zwischen ihm und der Avantgarde mittlerweile entstanden war, strengte er sich zwar an, dieselbe soviel als möglich auszugleichen, hiebei blieb aber wieder der „Palestro“ als schlechterer Läufer bedeutend zurück.

Auf diese Weise war kurz nach $10^1/_2{}^h$ die angeordnete Kielwasserlinie der italienischen Panzerschiffe in die folgende Verfassung geraten: An der Tete derselben die Gruppe Vacca, bestehend aus „Principe di Carignano“, „Castelfidardo“ und „Ancona“, alle drei geschlossen und in der anbefohlenen Distanz voneinander; hierauf ein größeres Intervall von 6—7 Kabel, entstanden durch das längere Halten des „Ré d'Italia“; sodann die zweite Gruppe, gegenwärtig unter dem Befehle des Linienschiffskapitäns Faà di Bruno mit dem „Ré d'Italia“, nach diesen in einer Entfernung von ebenfalls zirka 6 Kabel „Palestro“, der nun vergebliche Anstrengungen machte, dem „Ré d'Italia“ näher zu kommen, sodann „San Martino“; endlich die Gruppe Riboty mit dem „Rè di Portogallo“ und der „Maria Pia“, die letzten drei genannten Schiffe mit ziemlich normalen Distanzen.[2]) Die italienische Schlachtlinie zeigte sich somit unmittelbar vor dem zu erwartenden Stoße des Gegners an zwei Stellen

---

[1]) Die Angaben über die Zeitdauer des Haltens des „Rè d'Italia“ anläßlich der Überschiffung des Admirals Persano auf den „Affondatore“ variieren von 10 bis 40 Minuten; die meisten Zeugen jedoch, und zwar insbesondere jene, welchen in dieser Beziehung mehr Vertrauen und richtigeres Urteil geschenkt werden kann, erklärten sich für eine Dauer von zirka 15—20 Minuten. A. d. V.

[2]) „Varese“ und „Terribile“ waren um diese Zeit noch nicht in die Linie eingerückt „Varese“ vereinigte sich erst ungefähr 10 Minuten nach Eröffnung des Kampfes mit den übrigen Panzerschiffen, sich als Schlußschiff postierend, während „Terribile“ über die ganze Dauer der eigentlichen Aktion sich bei der Holzflotte des Vizeadmirals Albini aufhielt.

nicht geschlossen und der „Rè d'Italia“ von Vorder- und Hintermann durch größere Zwischenräume getrennt.

Um $10^h$ $43^m$ eröffnete die an der Tete der italienischen Linie steuernde Panzerfregatte „Principe di Carignano“, Flaggenschiff des Kontreadmirals Vacca, auf ungefähr 8 Kabel (1600 *m*) Distanz das Feuer auf die heranrückende österreichische Panzerdivision, welches Feuer sukzessive von den übrigen Schiffen aufgenommen wurde. Gleich einer der ersten Schüsse tötete hiebei den Kommandanten der Panzerfregatte „Drache“, Linienschiffskapitän Freiherrn v. Moll.[1]) Die österreichische Panzerdivision, deren linker Flügel inzwischen etwas vorausgekommen war, erwiderte das Feuer, ohne in ihrem Laufe inne zu halten. Dichter Rauch hüllte alsbald die beiden Flotten ein und behinderte jeden Ausblick. Hiedurch nun geschah es, daß die österreichischen Panzerschiffe, die respektiven Stellungen der feindlichen eine Zeit lang außer Sicht verlierend, in die oben erwähnten beiden Lücken der feindlichen Schlachtlinie, das ist zwischen „Ancona“ — „Rè d'Italia“ und „Rè d'Italia“ — „Palestro“ [2]) hineingerieten und auf diese Art zwar eine förmliche Trennung der feindlichen Tete von den übrigen Gruppen bewirkten, jedoch ihre Absicht, gleich zu rammen, nicht erreicht wurde. Immerhin

---

[1]) Ihm wurde der halbe Kopf weggerissen; im ersten Augenblicke übernahm der Manöveroffizier Linienschiffsfähnrich Weiprecht, sodann der Gesamtdetailoffizier Linienschiffsleutnant Mathieu das Kommando.

[2]) Attlmayr behauptet in seinem Werke „Der Krieg Österreichs in der Adria 1866“ auf Seite 187, daß die österreichische Panzerdivision in der ganzen Breitenausdehnung ihrer Formierung durch die Lücke zwischen dem 3. und 4. Schiffe, also „Ancona“ und „Rè d'Italia“ durchgebrochen sei. Dies wird nicht gut möglich gewesen sein wie ein Blick auf das Diagramm unter Berücksichtigung der verschiedenen Schiffsgeschwindigkeiten sofort erkennen läßt. Selbst wenn die Lücke größer gewesen wäre als er annimmt, und 7 bis 8 Kabel betragen hätte, konnte dies nicht zutreffen, da „Rè d'Italia“ 11½ bis 12 Meilen pro Stunde lief, während die Schiffe des österreichischen rechten Flügels eine bedeutend geringere Geschwindigkeit („Don Juan“ kaum 9 Meilen) hatten.

Gesehen wurde, wie schon oben bemerkt, wegen des Rauches und Pulverdampfes in diesem Momente absolut nichts; man hielt Kurs und fuhr ins Dunkle. Aller Wahrscheinlichkeit nach werden die Schiffe des linken Flügels mit dem „Erzh. Ferdinand Max“ an der Spitze den „Rè d'Italia“ vorne, dagegen jene des rechten Flügels ihn achter passiert haben und dieser selbst, als er gegen Norden abgefallen war, in das Intervall zwischen den beiden Flügeln hineingeraten sein, auf welche Weise sich auch die Aussage der beiden geretteten Offiziere des „Rè d'Italia“, Fregattenkapitän del Santo und Linienschiffsleutnant Gualterio, erklären ließe „daß der „Rè d'Italia“ gleich vom Anbeginne an von österreichischen Panzerschiffen umgeben gewesen sei, die er auf zirka 1½ Kabel beschoß etc., etc.“ — Auch die neueren italienischen Darstellungen schließen sich dieser Anschauung an. A. d. V.

lag schon wegen des moralischen Eindruckes, den dieser mit aller Vehemenz ausgeführte Durchbruch auf den Gegner ausüben mußte, ein gewisser Erfolg vor; die feindlichen Schiffe waren getrennt, dieselben zu einem isolierten Handeln genötigt, die Melee eingeleitet. (Siehe Plan I).

Infolge des schnellen Laufes der mit äußerster Dampfkraft fahrenden Panzerschiffe blieben die 2. und 3. österreichische Division etwas zurück. Kontreadmiral Vacca, welcher, um dem ihm drohenden Anpralle zu entgehen, mit seinen Schiffen gleichfalls an dem größtmöglichsten Fahrtausmaße festgehalten hatte, wendete nun, nachdem er über den linken Flügel der österreichischen Formation hinausgekommen war, in einem großen Bogen über Backbord und nahm sodann, ein lebhaftes Feuer gegen diesen unterhaltend, seinen Kurs gegen das entstandene vergrößerte Intervall in der unverkennbaren Absicht, die österreichischen Holzschiffe anzugreifen und von ihren Panzerschiffen zu trennen; die hinter der Durchbruchsstelle zunächst befindlichen Schiffe der Gruppe Faà di Bruno: „Rè d'Italia" und „Palestro" fielen ebenfalls mit nördlichem Kurse ab und beteiligten sich an dem Kampfe gegen die anrückenden österreichischen Holzdivisionen.

Die Gefahr, welche diesen drohte, war somit keine kleine; sie lief indes glücklich ab. Kontreadmiral Vacca ließ sich nämlich durch das heftige Geschützfeuer der österreichischen Holzschiffe, insbesonders des Linienschiffes „Kaiser" derart einschüchtern, daß er es nicht wagte, eines oder das andere von ihnen zu rammen, sondern vielmehr wieder nach Steuerbord abbog und sich darauf beschränkte, mit einer ebenso überhasteten wie wirkungslosen Kanonade zu antworten, worauf er seinen Weg um die Queue der österreichischen Holzflotte herum, zwischen dieser und den noch zirka 3 Seemeilen zurückgebliebenen Schraubenschonern „Kerka" und „Narenta" fortsetzte.[1]

Durch dieses Manöver entfernte sich aber Kontreadmiral Vacca bedeutend vom eigentlichen Aktionsfelde, ein Umstand, der, wie die Dinge sich weiter entwickelten, von schwerwiegender Bedeutung für die Geschicke des Tages werden sollte.

Kommodore v. Petz, Kommandant der 2. Division, welchem nach den für einen Angriff erlassenen allgemeinen Instruktionen vornehmlich die Bekämpfung der italienischen Holzflotte zufiel, gewahrte diese etwas steuerbord vor seinem Buge auf eine Entfernung von ungefähr 4 Seemeilen, als sie eben im Begriffe stand, ihre Position an Steuerbord der

[1]) Über dieses Manöver des Kontreadmirals Vacca sowie dessen Zweckmäßigkeit siehe Seite 318.



KOMMODORE

ANTON v. PETZ

KOMMANDANT DES LINIENSCHIFFES »KAISER« UND KOMMANDANT DER ZWEITEN DIVISION.

K. K. HOF- UND STAATSDRUCKEREI.

lag schon wegen des moralischen Eindruckes, den dieser mit aller



eigenen Panzerschiffe einzunehmen. In der Absicht, sie anzugreifen, fiel er aus der Formation hinter der 1. Division nach steuerbord ab und gab $10^h$ $50^m$ seinen Schiffen das Signal: „Dem Kommandierenden im Kielwasser folgen“, worauf sich die beiden Schenkel des Angriffswinkels hinter dem „Kaiser“ schlossen und die Kielwasserlinie in beiläufig folgender Ordnung hergestellt wurde: „Kaiser“, „Novara“, „Friedrich“, „Radetzky“, „Adria“, „Schwarzenberg“, „Donau“.[1])

Die 3. Division — Kanonenboote — hielt keine bestimmte Ordnung, „Hum“, „Dalmat“, „Velebich“ blieben an der Queue der 2. Division; „Seehund“, „Reka“ fielen nach backbord, „Wall“, „Streiter“ nach steuerbord ab; die beiden Schraubenschoner „Kerka“ und „Narenta“ waren, wie schon erwähnt, infolge ihrer schwachen Maschinen noch ungefähr 3 Seemeilen zurückgeblieben. (Siehe Plan II.)

Während nun der „Kaiser“ an der Spitze der Holzschiffe unter heftigem Geschützfeuer an der Gruppe Faà di Bruno vorbeifuhr, war der „Affondatore“ auf dem Kampfplatze eingetroffen und in die Aktion getreten.

Dieser Widder hatte nach der Einschiffung des Admirals Persano über Steuerbord gedreht und, in dem Intervall zwischen „Rè d'Italia“ und „Palestro“ die eigene Linie passierend, sich mit nördlichem Kurse der österreichischen Eskadre genähert. Indem er den Panzerschiffen des rechten Flügels im Vorüberfahren auf weite Distanzen einige wirkungslose Schüsse zugesandt, war er in das Intervall zwischen der 1. und 2. Division hineingeraten. Dort stieß er zuerst auf die „Elisabeth“, welche, der 1. Division als Repetiteur zugeteilt, im dichten Pulverrauch das Admiralschiff eine Zeitlang außer Sicht verloren hatte und nun bestrebt war, ihren Posten wieder einzunehmen. Dieselbe anfänglich für ein Panzerschiff haltend,[2]) gab er mit seinem vorderen 300pfünder einen Schuß ab, der die „Elisabeth“ jedoch nicht traf, und ebensowenig gelang es ihm, einen Rammstoß gegen dieselbe anzubringen, da die „Elisabeth“, einen Bogen über Backbord beschreibend, gewandt dem gefährlichen Gegner auswich. Während dieses Engagements gewahrte der „Affondatore“, nachdem sich

---

[1]) Es entstand anfänglich eine etwas unregelmäßige Doppellinie. Die beiden Flügelschiffe waren infolge ihrer größeren Geschwindigkeit ihren Vordermännern vo raus „Schwarzenberg“ hatte die „Donau“, „Novara“, die „Adria“ und „Friedrich“ überholt. Als der Kommandant der „Novara“ sah, daß die letztgenannten Schiffe gegen den „Kaiser“ zurückblieben, legte er sich mit seiner Fregatte in die hiedurch entstandene Lücke hinein.

[2]) Rendiconti etc. etc.; deposizione d'Amico, Seite 69; ebenso Randaccio, Storia della marina italiana, tom. II, Seite 166.

der Pulverrauch etwas verzogen hatte, auf kurze Entfernung den „Kaiser", der in einer etwas schrägen Richtung ihm entgegenkam. Infolge seiner augenblicklichen Position befürchtend, möglicherweise selbst gerammt zu werden, gab er sofort die Verfolgung der „Elisabeth" auf und wendete rasch nach backbord, so daß nun die beiden Schiffe einander mit Gegenbord entgegenkamen. Eine bei dieser Gelegenheit ursprünglich vielleicht vorhanden gewesene Absicht, das Linienschiff zu rammen (Admiral Persano spricht wenigstens in seinem Berichte von einer solchen), kam jedoch nicht zur Ausführung, da man schon so nahe war, daß es dem „Affondatore" nicht mehr gelang, sich in eine solche Position zu bringen, um seinen Gegner mit Aussicht auf Erfolg rammen zu können, zumal der „Kaiser" von Kommodore v. Petz meisterhaft manövriert wurde.[1]) Die beiden Schiffe passierten einander an Steuerbord auf eine Entfernung von ungefähr $^{1}/_{2}$ Kabel (100 *m*), wobei der „Affondatore" seine beiden 300pfünder auf den „Kaiser" abfeuerte. Diese beiden auf so nahe Distanz abgegebenen Schüsse trafen und waren von einer verheerenden Wirkung. Von der vorderen Deckdivision wurde ein Geschütz demontiert und 14 Mann außer Gefecht gesetzt, 6 Steuerleute verwundet, Peilscheibe, Maschinentelegraph und Kompaßhäuschen zertrümmert. Kommodore v. Petz selbst wurde von einem Holzsplitter im Gesicht, zum Glück nur leicht verwundet. „Kaiser" hatte mit zwei konzentrierten Lagen geantwortet, die auf Deck und in der Takelage des „Affondatore" bedeutende Schäden anrichteten. Als dieser achter vom „Kaiser" passierte, fand auf beiden Seiten ein lebhaftes Kleingewehrfeuer statt, bei welcher Gelegenheit der in der Kreuzmars des „Kaiser" postierte Linienschiffsfähnrich Robert Proch tödlich getroffen wurde und auf Deck herabstürzte. Am Bord des „Affondatore" wurde der Linienschiffsleutnant Gregoretti, Kommandant des vorderen Turmes, leicht verwundet.

---

[1]) Die Darstellung im österreichischen Generalstabswerke: „Der Kampf auf dem Adriatischen Meere" Seite 68, bezüglich des Erscheinens des „Affondatore" in diesem Momente, nach welcher dieser „mitten in das Gewühl der Kanonenboote und Fregatten hineinrannte und nach manchem vergeblichen Rammversuche sich endlich auf das Linienschiff stürzte, dasselbe zweimal anzurennen versuchte" u. s. w., entspricht nicht der Wirklichkeit und kann mit den italienischen Berichten hierüber sowie mit den Zeugenaussagen der während der Schlacht am Bord des „Affondatore" eingeschifft gewesenen Offiziere nicht in Einklang gebracht werden. Nach den italienischen Angaben wäre in diesem Falle der „Affondatore" backbord vom „Kaiser" erschienen und passiert, Kommodore v. Petz berichtet jedoch steuerbord. Beide Fälle wären möglich, wir halten uns hier an die österreichische Angabe, die nach der Situation auch die wahrscheinlichere ist. Ausführliches hierüber Seite 295 und Beilage VI.

Kaum war der „Kaiser" auf diese Weise seines gefährlichen Gegners ledig, als ihm schon wieder eine neue und diesmal noch größere Gefahr drohte. Die dritte Gruppe der italienischen Schlachtlinie, bestehend aus den von dem ersten Chok der österreichischen Panzerdivision unberührt gebliebenen beiden Panzerschiffen „Rè di Portogallo" und „Maria Pia" sowie der eben aus Comisa auf dem Gefechtsfelde anlangenden „Varese", steuerte in einer etwas unregelmäßigen Frontlinie direkt auf die österreichische Holzflotte los.

Mit raschem Blicke übersah Kommodore v. Petz sofort das Gefährliche seiner Lage. Befürchtend, daß dieser Gegner die rückwärtigen Holzschiffe angreifen und abschneiden könnte, faßte er den kühnen Entschluß, zur Deckung dieser Schiffe — entgegen seiner eigentlichen Bestimmung — die feindlichen Panzerschiffe mit seinen Holzschiffen selbst anzugreifen. Erst ein wenig nach steuerbord ausbiegend, fiel er sodann rasch nach backbord zurück und warf sich ihnen ohne weiteres Bedenken entgegen.

Es währte nur kurze Zeit, daß man sich so weit genähert hatte, um auf beiden Seiten das Feuer zu eröffnen und die 7 Holzschiffe der 2. Division wurden alsbald von den oben genannten 3 italienischen Queueschiffen sowie auch von dem noch etwas zurückgebliebenen „San Martino" der Mittelgruppe, welch letzterer sich gleichfalls vorübergehend an diesem Kampfe mitbeteiligte, beschossen.

Die österreichischen Holzschiffe erwiderten das Feuer des Gegners auf das kräftigste durch wohlgezielte konzentrierte Lagen. Der „Kaiser", den man italienischerseits vielleicht für das Admiralschiff der Flotte hielt, war bald auf beiden Seiten engagiert. Dicht hagelnd sausten die Geschosse über ihn hinweg und überschütteten „Novara", „Friedrich" und „Elisabeth", von denen erstere sich in diesem Augenblicke steuerbord, die beiden anderen backbord des Linienschiffes befanden; eine feindliche Granate tötete hiebei den Kommandanten der „Novara", Linienschiffskapitän Erik af Klint, an dessen Stelle sofort der Gesamtdetailoffizier, Linienschiffsleutnant Rudolf Schröder, das Kommando übernahm; „Friedrich" wurde unter der Wasserlinie derartig getroffen, daß die Korvette 19″ Wasser pro Stunde zog, welches jedoch durch die Dampfpumpe bewältigt werden konnte.

Dichter Rauch hüllte die Kämpfenden derart ein, daß „Kaiser" den „Rè di Portogallo" erst gewahr wurde, als dieser schon auf ganz kurze Distanz mit voller Kraft auf ihn zudampfte. Wohl hätte das Linienschiff durch ein rasches Abfallen nach steuerbord dem gefahrdrohenden Stoße

ausweichen können, doch wären dann die auf kaum 1 Kabel (200 *m*) entfernten „Elisabeth"[1]) und „Friedrich" Gefahr gelaufen, von der mächtigen Panzerfregatte in den Grund gebohrt zu werden. Kommodore v. Petz zog es daher im Vertrauen auf die Größe und Stärke seines, wenngleich nicht gepanzerten Schiffes vor, sich dem Gegner selbst entgegenzuwerfen und denselben anzurennen. Zuerst ein wenig nach steuerbord abfallend, gab er sodann das Ruder backbord an Bord und rannte, mit voller Kraft vorwärts dampfend — wobei der „Kaiser" eine volle Lage des Gegners auszuhalten hatte — den „Rè di Portogallo" an der Backbordseite ungefähr in der Höhe der Maschine an.

Es war Punkt 11 $^{h}$ 17 $^{m}$ seitdem der erste Schuß feindlicherseits gefallen.

Der Zusammenstoß erfolgte unter dröhnendem Gekrache. Der schlanke hölzerne Schiffsbug des „Kaiser" ging an der feindlichen Panzerwand in Trümmer und war zu einer Fläche plattgedrückt. Backbord an dem „Rè di Portogallo" vorbeistreifend, erlitt „Kaiser" selbst, durch die Rückwirkung des eigenen gewaltigen Stoßes und eine auf die kürzeste Entfernung abgegebene Breitseite des Gegners sehr bedeutende Havarien. Das Bugspriet mit seinem ganzen Geschirr sowie das Scheg waren zertrümmert und herabgerissen, so daß kurze Zeit darauf der Fockmast achter überkippte und unglücklicherweise gerade auf den Maschinenschlot fiel, einen Teil desselben und das Abblasrohr zertrümmerte und den noch unversehrten Teil mit der Mars zudeckend, bald in Brand geriet. Ein Teil des Gallions und die Kaiserkrone der Gallionsfigur fielen auf das feindliche Deck.[2])

Doch auch der „Rè di Portogallo" war, obgleich Linienschiffskapitän Riboty, das kühne Manöver des „Kaiser" erkennend, sein Schiff

---

[1]) „Elisabeth" war durch den Kreisbogen, den sie beschrieb, um dem Rammversuche des „Affondatore" zu entgehen, bis auf die österreichische Holzflotte gelangt.

[2]) Die Darstellung dieser Affäre im italienischen Generalstabswerke, Seite 321, ist nicht genau. Nach derselben müßte man glauben, daß die Initiative des Rammens dem „Rè di Portogallo" zukomme und „Kaiser" der Gerammte gewesen sei, also das gerade Gegenteil von dem, was wirklich der Fall war. Der „Rè di Portogallo", welcher schon zu nahe war und keine Zeit mehr gewann, um sich in die zum Rammen notwendige Richtung zu versetzen, machte in diesem Falle nur ein Gegenmanöver, um den ihm drohenden Stoß womöglich zu paralysieren, wie dies aus der Aussage des Linienschiffskapitäns Riboty (Rendiconti etc. etc., Seite 91) deutlich hervorgeht. Dort heißt es: „Quando io mi avvicinava al nemico mi fu gridato dal mio Ufficiale in secondo, che il vascello da 90 cannoni, il Kaiser, volgeva la prua verso di me con intenzione apparente d'investirmi. Allora feci la stessa sua manovra; venni tutto sulla sinistra, naturalmente per

im letzten Augenblicke noch rasch nach backbord abfallen ließ und dadurch die Gewalt des Stoßes abgeschwächt hatte, wenn auch nicht in gleicher Weise, so doch bedeutend beschädigt. Alles, was auf der Backbordseite vom Schiffe herausragte wurde abrasiert. Er verlor zwei Anker und mehrere Boote; von 4 Landungsgeschützen, welche sich achter befanden, wurden die Lafetten zertrümmert, eines fiel ins Meer, ebenso wie 11 Stückpfortendeckel an Backbord, endlich wurde die Reeling und Bordwand auf eine Länge von mehr als 60 Fuß vollständig zertrümmert.

Trotz seiner argen Verletzungen sandte „Kaiser" dem „Rè di Portogallo", welcher nach dem Stoße sehr stark nach steuerbord überkrängte, von der vorderen Division der 1. Batterie (die augenblicklich Bord gewechselt hatte) eine Lage auf die Entfernung von kaum einigen Metern nach, welche unter der Panzerung traf, dann auf das feindliche Deck ein 24 pfündiges Projektil, endlich unmittelbar hierauf abermals eine Lage der ganzen Flanke. Die „Rè die Portogallo" verschwand hierauf, ohne einen Schuß mehr zu tun, aus dem Gesichtskreise des „Kaiser".

Der beabsichtigte Zweck war, wenn auch mit Opfer, erreicht. Kommodore v. Petz hatte durch sein kühnes Manöver sich und den folgenden Schiffen seiner Division Luft verschafft. Aber nicht auf lange, denn schon wenige Minuten, nachdem sich der „Kaiser" auf diese wahrhaft heroische Weise von seinem nicht minder herzhaften Gegner befreit hatte, erschien an der Steuerbordseite auf zirka 4 Kabel (800 *m*) abermals eine feindliche Panzerfregatte (wahrscheinlich „Maria Pia"), mit welcher er sich, obschon bereits das über dem Schlote liegende Holz und Tauwerk heftig zu brennen begann, sogleich wieder engagierte.

Da trafen 2 feindliche Hohlgeschosse das Linienschiff so unglücklich, daß die 2. Sektion der 2. Batterie vollkommen außer Gefecht gesetzt, das Dampfrohr zerschossen und ein Teil der Achterdeckdivision gleichfalls stark gelichtet wurde, wobei ihr Kommandant Linienschiffsleutnant Josef Frank sowie der seit Demontierung der vorderen Deckdivision denselben unterstützende Linienschiffsfähnrich Hugo Pogatschnigg schwere Verletzungen erhielten. Gleichzeitig wurde die Bordwand backbord in Brand geschossen, derselbe jedoch von der Deckmannschaft sogleich gelöscht. Nachdem noch aus der Maschine die Meldung erstattet

---

andarlo ad investire e colla speranza di poterlo colare. Ma eravamo già tanto vicini che non ebbi il tempo di fargli presentare la prua diritta; per conseguenza c'investimmo un poco sul fianco. Questo investimento produsse nel Kaiser la perdita del suo albero di bompresso e dell' albero di trinchetto, che portò con se il camino della macchina" etc. etc. etc."

wurde, daß sie nicht mehr verläßlich sei und des zertrümmerten und verdeckten Schlotes wegen jedenfalls nur mehr mit kleinen Feuern arbeiten könne, der Brand über dem Schlote aber immer größere Dimensionen annahm, schließlich auch noch das Steuerruder durch einen Schuß verletzt wurde und Zweifel in seine weitere Verläßlickeit aufkommen ließ, mit einem Worte das Schiff nicht mehr kampffähig war, so blieb seinem tapferen Kommandanten zur Erhaltung desselben nichts mehr übrig, als es außer Schußbereich zu bringen und den Hafen von Lissa aufzusuchen, um dort das Feuer zu löschen und die unumgänglich notwendigsten Reparaturen ausführen zu können. „Kaiser" nahm deshalb — $11^h 15^m$ — Kurs gegen den Hafen von S. Giorgio, gefolgt von den meisten größeren Holzschiffen und einigen Kanonenbooten, welche schon während des früher beschriebenen großartigen Zweikampfes das Linienschiff durch ihr Feuer unterstützt und insbesondere die 2 Teteschiffe des Kontreadmirals Vacca, „Principe di Carignano" und „Castelfidardo" bekämpft hatten.[1])

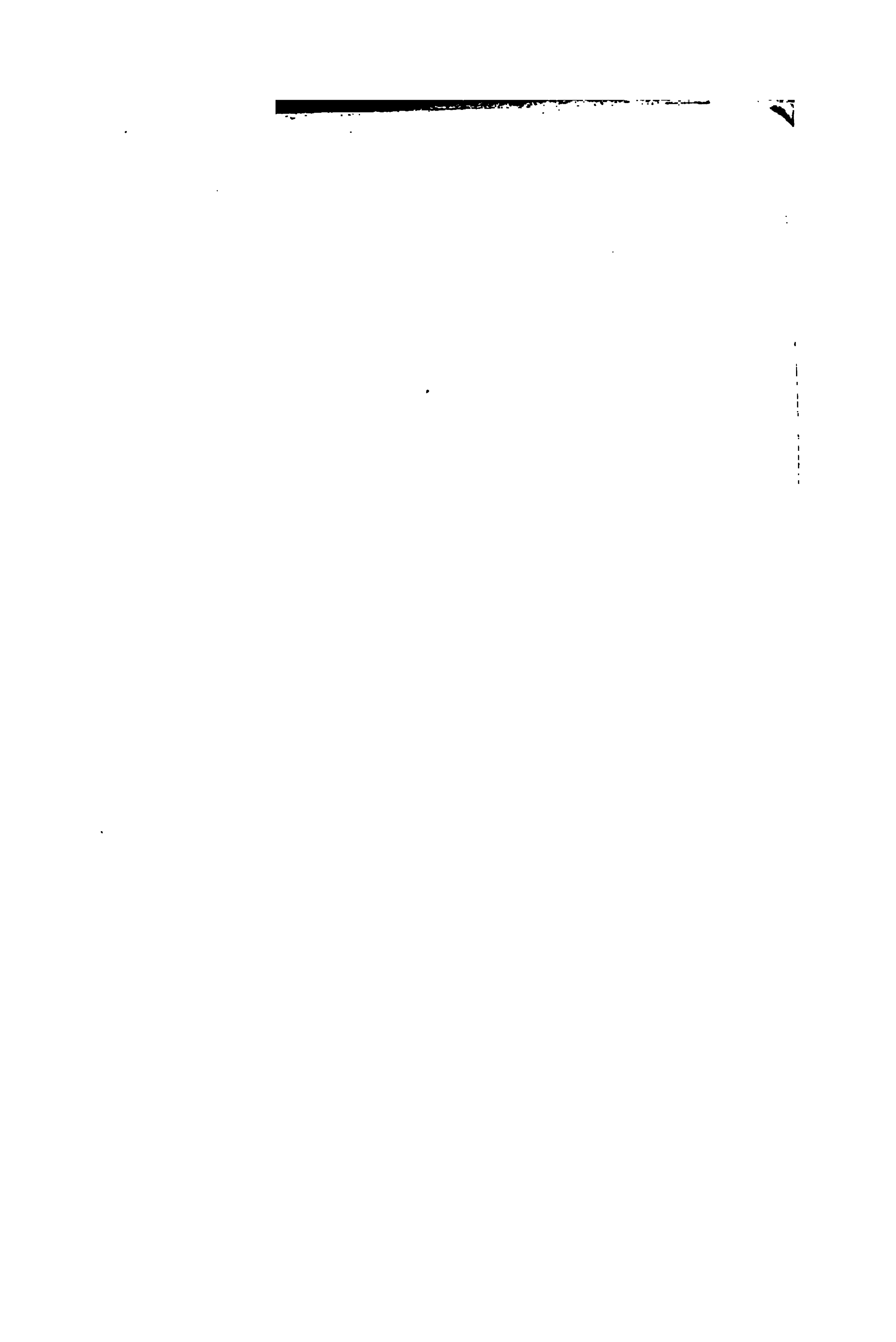
Es ist nun an der Zeit, daß wir uns wieder der österreichischen Panzerdivision zuwenden, welche jetzt erst in die eigentliche Aktion tritt.

Kontreadmiral v. Tegetthoff, welcher die von der Tete unter Kontreadmiral Vacca ausgeführte Bewegung (siehe Seite 200) wahrgenommen und den dieselbe für seine Holzflotte besorgt gemacht hatte, beschloß, sofort nach erfolgtem Durchbruche umzukehren und diesen zu Hilfe zu eilen. Er ließ deshalb — $10^h 50^m$ — das Signal hissen: „Dem Kommandierenden im Kielwasser folgen." Diese taktische Bewegung verlangte vorerst die Bildung einer Kielwasserlinie — in diesem Falle auf die Tete und den linken Flügel — zu welchem Behufe die Schiffe des letzteren sich sukzessive in das Kielwasser des Flaggenschiffes zu legen hatten, während jene des rechten Flügels inzwischen ihre Fahrt verminderten und die bisherige Formation beibehielten. Da jedoch keine Zeit zu verlieren war, wendete Kontreadmiral v. Tegetthoff, ohne die Beantwortung des obigen Signals abzuwarten, mit dem „Erzh. Ferdinand Max", nachdem die feindliche Linie im heftigsten Feuer passiert war, sofort über Backbord, von den übrigen Schiffen im Gegenmarsch gefolgt, worauf die ganze Division, das Flaggenschiff an der Spitze, die anderen Schiffe beiderseits desselben gruppiert, mit nördlichem Kurse wieder dem Feinde zustürmte. (Siehe Plan II.)

---

[1]) Das 3. Schiff der Gruppe Vacca, die „Ancona", machte die Umschiffung der österreichischen Holzflotte nicht mit; es hatte sich bereits früher von ihr abgetrennt und war auf eigene Faust der Stelle zugesteuert, „wo die eigenen Panzerschiffe kämpften." Aussage des Linienschiffskapitäns Piola; Rendiconti etc. etc., Seite 60—61.

025 027



Nach vollzogener Wendung stand Kontreadmiral v. Tegetthoff von seiner ursprünglichen Absicht, den Schiffen des Kontreadmirals Vacca nachzujagen, wieder ab, da es sich zeigte, daß diese bereits einen zu großen Vorsprung gewonnen hatten, um sie noch einholen zu können. Zudem war die Situation schon wieder eine veränderte, da, wie wir wissen, sich inzwischen die Queuegruppe Riboty der italienischen Panzerschiffe gegen die 2. österreichische Holzdivision gewendet und diese angegriffen hatte. Kaum gewahrte daher Kontreadmiral v. Tegetthoff diese neue Gefährdung seiner Holzschiffe, als auch schon sein Entschluß gefaßt war, ihnen Hilfe zu bringen und sie zu degagieren.

Zu diesem Behufe ließ er kurz vor $11^h$ a. m. das Signal geben: „2. Division unterstützen" und nahm Kurs gegen die feindlichen Panzerschiffe. Die österreichischen Panzerschiffe zerstreuten sich nun; die des früheren linken Flügels zogen sich mehr rechts, also nördlich, jene des rechten Flügels, insbesondere „Drache" und „Don Juan", nach links in südlicher Richtung. Die Panzerschiffe des Zentrums der gesprengten feindlichen Schlachtlinie waren es zunächst, welche diesen zweiten Offensivstoß Tegetthoffs auszuhalten hatten.

Es währte nicht lange, so gelang es dem Flaggenschiffe „Erzh. Ferdinand Max", das allen voran mit ganzer Kraft dem Feinde zusteuerte, eine große feindliche Panzerfregatte — wahrscheinlich „Rè d'Italia" — steuerbord vorne anzurennen,[1]) doch ohne durchschlagenden Erfolg, da der Stoß in schiefer Richtung erfolgte und die Maschine noch vor erfolgtem Anprall gestoppt worden war. Nichtsdestoweniger schien dieselbe einige Havarien erlitten zu haben und während die Schiffe aneinander vorüberstreiften, fand auf beiden Seiten ein lebhaftes Kleingewehrfeuer statt. Zu einer Enterung kam es nicht, weil beide Schiffe, im vollen Gebrauche ihrer intakten Maschinen, sich wieder rasch trennten. Bald darauf ergab sich für den „Erzh. Ferdinand Max" zum zweiten Male die Gelegenheit, ein feindliches Panzerschiff zu rammen.

Es war dies, wie nun mit voller Sicherheit angenommen werden kann, der „Palestro",[2]) welcher, wie erinnerlich, bei Beginn der Aktion

---

1) Nach dem Berichte des Linienschiffskapitäns Freiherrn v. Sterneck.

2) Über die Wahrscheinlichkeit, welche Schiffe der feindlichen Mittelgruppe die vom „Erzh. Ferdinand Max" zuerst angerannten Panzerschiffe waren, sei folgendes bemerkt: Nach allen italienischen Berichten und wie auch von der Untersuchungskommission konstatiert wurde, wollte keines der aus der Schlacht zurückgekehrten Schiffe — den „Rè di Portogallo" ausgenommen, welcher vom „Kaiser" angerannt wurde — einen Rammstoß erhalten haben; es kann daher schon aus diesem Grunde

sich noch in ziemlicher Entfernung (6 bis 7 Kabel, 1200 bis 1400 *m*) vom „Rè d'Italia" befand und diesem zu Hilfe eilen wollte, hiebei aber gleich von zwei österreichischen Panzerschiffen — wahrscheinlich „Drache" und „Don Juan" — die ihm den Weg verlegten, angegriffen und auf das heftigste beschossen wurde. In dem Bestreben, seinen Angreifern auszuweichen, kreuzte aber der „Palestro" gerade den Kurs des österreichischen Admiralschiffes und wurde von diesem steuerbord achter angerannt. Durch die Wucht des Stoßes wurden ihm zwar einige Panzerplatten herabgerissen, auch wurde derselbe von der Batterie des „Erzh. Ferdinand Max", insbesondere durch die Blockhausgeschütze, aus der unmittelbarsten Nähe beschossen, trotzdem konnte auch diesmal, da der „Palestro" noch rechtzeitig nach der Seite abgefallen war und hiedurch den Stoß etwas abgeschwächt hatte, der beabsichtigte Erfolg nicht ganz erreicht werden.

Beim Zusammenstoße stürzte die Kreuzmarsstenge und die Besangaffel des italienischen Schiffes herunter; letztere mit einer riesigen Trikolore fiel auf das Vorderkastell des „Erzh. Ferdinand Max", bei

---

angenommen werden, daß die beiden vom „Erzh. Ferdinand Max" gleich zu Beginn der Schlacht angerannten Schiffe wirklich der „Rè d'Italia" und der „Palestro" gewesen seien, was auch der Situation zu dieser Zeit vollkommen entspricht. Der Umstand, daß das Deck des zuerst gerammten Schiffes von Mannschaft ziemlich entblößt schien, läßt darauf schließen, daß es ein Batterieschiff gewesen sein müsse und nicht das Panzerkanonenboot „Palestro", welches viel Mannschaft auf Deck hatte. Das andere Batterieschiff dieser Gruppe, der „San Martino", dürfte in diesem Augenblicke noch weiter zurück gewesen sein; es läßt sich daher mit vieler Wahrscheinlichheit annehmen, daß das zuerst gerammte Schiff der „Rè d'Italia" war. Endlich kommt noch bezüglich dieses letzteren zu berücksichtigen, daß zwei aus der Katastrophe desselben gerettete italienische Offiziere — Fregattenkapitän del Santo und Linienschiffsleutnant Gualterio — bestätigen, daß der „Rè d'Italia" gleich bei Beginn wiederholten Rammversuchen ausgesetzt gewesen sei, aus welchem Grunde mehrere Male die Enterabteilungen gerufen wurden. Rendiconti etc. etc. deposizione del Santo, Seite 85 und deposizione Gualterio, Seite 82.

Für die Annahme, daß das zweite vom „Erzh. Ferdinand Max" gerammte Schiff der „Palestro" gewesen sei, sprechen außer dem bereits oben erwähnten Grunde die Situation, die Aussage des einzigen vom „Palestro" geretteten Offiziers, des Guardiamarina Fabrizi, welcher angibt, daß auch auf den „Palestro" zu wiederholten Malen Rammstöße versucht worden seien, von denen einer an der Steuerbordseite gelang, ferner ganz besonders die Angabe des Kommandanten des österreichischen Kanonenbootes „Reka", welcher deutlich ein italienisches Panzerschiff brennend und ohne Flagge an der Gaffel gesehen haben will. Rapport des Guardia-marina Fabrizi, Beilage V. Daß der „Rè d'Italia" jenes gerammte feindliche Schiff war, welches in den Wellen sein Grab gefunden hatte, erfuhr man erst tags darauf durch die Mannschaftsindividuen, welche sich schwimmend auf die Insel Lissa gerettet hatten. A. d. V.

welcher Gelegenheit es dem Steuermanne Nicolo Carcovich gelang, die feindliche Schiffsflagge an sich zu reißen und zu erbeuten.[1])

Unterdessen waren österreichische Panzerschiffe — darunter „Prinz Eugen" und „Don Juan" — in die Nähe ihrer Holzflotte gelangt und unterhielten ein Engagement mit der Gruppe Riboty, während welchem das Linienschiff Gelegenheit fand, in Begleitung der übrigen Holzschiffe durchzubrechen und seine Fahrt nach dem Hafen S. Giorgio fortzusetzen.

Es kam jetzt auf der ganzen Linie zu einem allgemeinen Zusammenstoß zwischen den beiderseitigen Panzerschiffen, welcher sich um so heftiger gestaltete, als er auf den Umkreis von wenigen Quadratkilometern beschränkt war.

Zum ersten Male seit der Anwendung von Dampfkraft und der modernen Zerstörungsmittel maßen sich zwei Flotten auf hoher See und ganz im Gegensatze zur früheren Kampfesart, bei welcher die taktische Formation möglichst lange beibehalten wurde, war dieselbe nun im vollsten Sinne des Wortes in eine Melee übergegangen, welche immer größere Dimensionen annahm und dem Kampfe ein eigentümliches wildes Gepräge verlieh.

Die Schiffe verfolgten sich gegenseitig nach allen Richtungen unter dem Feuer ihrer Geschütze, jene die eine Ramme hatten, trachteten dieselbe einem günstig gelegenen Gegner in den Leib zu rennen oder manövrierten um drohenden, oft spät bemerkten Rammstößen auszuweichen, sowie auch um einem bedrängten Nachbar zu Hilfe zu eilen; daher ein unentwirrbares Gewühl, in dem Freund und Feind sich fortwährend kreuzten, häufig auf die Distanz von wenigen Metern aneinander vorbeifuhren oder wenn der versuchte Rammstoß mißlungen, dem beinahe Bord an Bord vorüberstreifenden Gegner mindestens noch eine Breitseite nachjagten. Es war ein glücklicher Zufall, daß die italienischen Panzerschiffe grau angestrichen und daher an ihrer Farbe leicht zu erkennen waren; die Flaggen, obwohl sie nicht nur an den Gaffeln, sondern nach altem Brauche während der Schlacht auch von den Toppen aller Masten wehten, waren in Wolken von Pulverdampf und Kohlenrauch gehüllt und oft schwer zu unterscheiden.

Am heißesten wogte der Kampf an der Stelle, wo sich „Rè d'Italia", „Palestro" und „San Martino" befanden, gegen welche um diese Zeit die Anstrengungen der meisten österreichischen Panzerschiffe gerichtet waren. Kaum hatte sich der „Rè d'Italia" nach seinem ersten Zusammen-

---

[1]) Näheres hierüber siehe Seite 241.

stoße mit dem „Erzh. Ferdinand Max“ von diesem freigemacht, als ihn schon wieder eine andere österreichische Panzerfregatte — wahrscheinlich „Kaiser Max“ — achter zu rammen versuchte; doch auch diesmal gelang es dem „Rè d'Italia“ noch durch eine rasche Wendung dem drohenden Stoße auszuweichen. Die österreichische Panzerfregatte gab hiebei aus nächster Nähe einige Schüsse ab und eine Granate drang in die Wohnung des feindlichen Admirals, dortselbst einen Brand verursachend, der jedoch bald wieder gelöscht wurde. Als dieselbe achter vom „Rè d'Italia“ passierte, feuerte sie noch eine konzentrierte Lage gegen ihn ab, durch welche der Steuerkopf getroffen worden sein mußte, denn von diesem Augenblicke an funktionierte sein Steuer nicht mehr.

Der „Palestro“, welcher nach dem Stoße des „Erzh. Ferdinand Max“ etwas abseits gekommen war und sich nun wieder mit seiner Gruppe zu vereinigen trachtete, wurde hierauf neuerdings von zwei österreichischen Panzerschiffen — wahrscheinlich wieder „Drache“ und „Don Juan“ — sowie von der in der Nähe der österreichischen Panzerdivision befindlichen Holzfregatte „Novara“ engagiert und indem er dem lebhaften Feuer dieser Schiffe ausgesetzt war, hatte er sich auch gleichzeitig der Rammstöße zu erwehren, die die ersteren gegen ihn versuchten. Durch geschicktes Manövrieren gelang es ihm zwar, denselben auszuweichen, doch drang während des heftigen Kreuzfeuers eine Granate durch sein ungepanzertes Heck in den Vorraum zur Offiziersmesse und zündete dort, so daß der Kommandant über Backbord wendend, außerhalb des Gefechtsbereiches zu kommen trachtete, um den immer mehr um sich greifenden Brand löschen zu können.[1])

„San Martino“, das dritte Schiff der Mittelgruppe, war mit aller Maschinenkraft arbeitend, gleichfalls bestrebt gewesen, dem „Rè d'Italia“ näher zu kommen. Im Vorbeipassieren das Feuer der österreichischen Panzerschiffe des rechten Flügels aushaltend, als diese nach vollzogener Wendung ihrer Holzdivision zu Hilfe eilten, trachtete er eine Panzerfregatte — wahrscheinlich „Kaiser Max“ — welche sich backbord achter des „Rè d'Italia“ befand und mit diesem engagiert war, zu rammen; doch diese wich, die ihr drohende Gefahr noch rechtzeitig wahrnehmend, rasch nach steuerbord aus, setzte ihre drehende Bewegung über Steuerbord

---

[1]) Die Ehre, den „Palestro“ in Brand geschossen zu haben, machten sich „Drache“ und „Don Juan“ streitig. Aber auch die „Novara“ nahm sie für sich in Anspruch. Über die Wahrscheinlichkeit, welchem Schiffe dieses Verdienst zugesprochen werden könnte, sowie über die näheren Umstände siehe Seite 248 sowie die Anmerkung auf Seite 2, Beilage V.

fort und beschoß hierauf den „San Martino" auf kaum eine halbe Kabel (100 Meter) mit einer Breitseite, welche einen großen Teil seiner Achterbekleidung zertrümmerte und in der Kommandantenwohnung einen Brand verursachte, der indes bald wieder gelöscht wurde. „San Martino" steuerte aus dieser Veranlassung eine Zeit lang aus dem Gefechtsbereich und wandte sich später der Gruppe Riboty zu.

Es war jetzt ungefähr $11^{1}/_{2}{}^{h}$ a. m. und die Schlacht auf ihrem Höhepunkt angelangt, als ein Ereignis eintrat, welches in seiner Wirkung von weittragender Bedeutung für das Schicksal des Tages werden sollte. Das große Panzerschiff der feindlichen Mittelgruppe — „Rè d'Italia" — welches, wie wir in der vorhergehenden Schilderung gesehen haben, den ungestümen Angriff mehrerer kaiserlicher Panzerschiffe allein auszuhalten gehabt hatte und dem bei dieser Gelegenheit sein Steuer zerschossen wurde, war etwas abseits geraten und befand sich isoliert von seinen Kampfgenossen. Seine Lage war zu einer um so kritischeren geworden, als sich seine Bewegungen nur mehr auf jene nach vor- und rückwärts beschränkten.

Der wachsame Kommandant des „Erzh. Ferdinand Max", Linienschiffskapitän Freiherr v. Sterneck, welcher des besseren Ausblickes wegen sich auf der halben Höhe der Backbordkreuzwanten postiert hatte und von dort aus sein Schiff manövrierte, gewahrte plötzlich in einem jener seltenen Momente, in welchen sich der Pulverdampf etwas verzog, die graue Wand eines feindlichen Panzerschiffes auf kurze Entfernung (3 bis 4 Kabel, 600 bis 800 Meter) vor sich auftauchen. Es war dies der „Rè d'Italia". Die Gelegenheit, abermals einen Rammstoß anbringen zu können und zwar diesmal mit Aussicht auf vollen Erfolg, erschien ihm ungemein günstig. Der Entschluß zu rammen und die Ausführung folgten einander ohne Verzug, denn hier entschieden Augenblicke. Sofort und mit der größtmöglichsten Maschinenkraft, über die der „Erzh. Ferdinand Max" verfügte, steuerte er auf das feindliche Panzerschiff los, welches ihm die Backbordseite zuwendete.[1])

Der Kommandant des „Rè d'Italia", welcher die österreichische Panzerfregatte gerade auf seine Mitte losstürzen sah, wollte zuerst nach backbord abfallen, um sich zu dem herankommenden Gegner in eine möglichst parallele Richtung zu bringen und hiedurch dem Stoße zu entgehen oder ihn wenigstens abzuschwächen; doch das Steuer funktionierte

[1]) Kontreadmiral v. Tegetthoff sprach das Verdienst dieser Tat ausschließlich seinem Flaggenkapitän zu. Siehe Lukesch: „Der militärische Maria Theresien-Orden" III. Band, Seite 439.

nicht mehr. Mit voller Kraft nach vorwärts arbeitend, hoffte er den „Erzh. Ferdinand Max" noch vorne passieren zu können, allein dies erwies sich bald als unmöglich. Er ließ nun die Maschine halten und sodann mit ganzer Kraft nach rückwärts arbeiten, in der Hoffnung, der „Erzh. Ferdinand Max" werde vor seinem Bug passieren, aber schon war es zu spät, sein Schicksal bereits besiegelt.

Gerade als sich die beiden entgegengesetzten Bewegungen aufzuheben begannen und das Schiff gewissermaßen wie regungslos dalag, erhielt es den verhängnisvollen Stoß des „Erzh. Ferdinand Max", welcher seine Masse von 4500 *t* mit einer Geschwindigkeit von $11^1/_2$ Knoten unter einem fürchterlichen Gekrache fast senkrecht in die linke Flanke des Gegners, nahe an der Maschine, bohrte und Panzer, Planken und Spanten desselben zertrümmerte, dabei selbst bis in seine innersten Verbindungen erbebend.

Der Stoß, welcher in den unteren Räumen des „Erzh. Ferdinand Max", wo niemand darauf vorbereitet gewesen, alles zu Boden schleuderte, war kaum erfolgt, als der Maschinist, den früher erhaltenen Weisungen gemäß die Maschine gleich auf „ganze Kraft zurück" stellte wodurch es gelang den Sporn, welcher zirka 2 *m* tief eingedrungen war, zurückzuziehen und so das eigene Schiff aus der Flanke des tödlich getroffenen Gegners zu befreien. [1])

Weiter krachend und brechend zog sich der von der Farbe entblößte, blankpolierte Rammbug des „Erzh. Ferdinand Max", aus der feindlichen Schiffswand heraus, eine weitklaffende Wunde im Umfange von zirka 5 $m^2$, wovon mehr als 3 $m^2$ unter der Wasserlinie, zurücklassend.

---

[1]) Die Darstellung des Gerammtwerdens des „Rè d'Italia" in den beiden Generalstabswerken, sowohl im österreichischen als auch im italienischen, wie auch ferner in den meisten anderen Geschichtswerken, welche eben diese Schilderung mit übernommen haben, entspricht nicht vollkommen der Wirklichkeit. Es ist nicht richtig, daß bei diesem Rammstoße des „Erzh. Ferdinand Max" gegen den „Rè d'Italia" die Maschine des ersteren auf eine Entfernung von zirka 30 Faden gestoppt wurde. Weil man eben infolge der Anwendung dieser Vorsichtsmaßregel bei den früheren Rammversuchen keinen durchschlagenden Erfolg erzielt hatte, wurde, wie dies auch Attlmayr in seinem Werke erwähnt, beschlossen, daß von nun an beim Rammen nicht mehr vorher mittels Signals die Maschine gestoppt, sondern daß in voller Fahrt hineingerannt werden würde. Der leitende Maschinist erhielt deshalb den Befehl, seine Anordnungen derart zu treffen, daß sowie der Stoß erfolgt sei, die Maschine sofort und ohne weiteres Signal auf „ganze Kraft rückwärts" umgestellt werde. Und so geschah es auch. Als der „Erzh. Ferdinand Max" seinen Rammstoß gegen den „Rè d'Italia" in voller Fahrt angebracht hatte, blieb, infolge des Widerstandes und der ungeheuren Erschütterung die Maschine einen

Während der „Erzh. Ferdinand Max“ langsam vom „Rè d'Italia“ frei wurde, neigte sich dieser infolge des furchtbaren Anpralles zuerst langsam auf etwa 25° gegen steuerbord, worauf er dann plötzlich nach backbord überrollte und seine klaffende Wunde in die rasch hineinströmenden Wassermassen tauchte. Binnen weniger denn $2^1/_2$ Minuten versank er sodann, mit dem Vorschiff voraus, in den Wogen unter den Hurrarufen der Bemannung des „Erzh. Ferdinand Max“.

Es war selbst für den Sieger ein furchtbar großartiger Anblick, als das ganze Deck des feindlichen Schiffes sich dicht vor seinen Augen aufrichtete, die wackere Bemannung, welche noch in diesem Augenblicke von Deck und Marsen ihre letzte Salve abgab,[1]) allmählich an Boden verlor, die Menschen nach Lee hinabglitten und endlich das schöne Schiff in einen Abgrund von 200 Faden für immer verschwand. Während des Sinkens sah man einige Leute nach achter eilen, um, wie es schien, die Flagge an der Gaffel zu streichen, doch der dem Flaggenstabe zugeteilte Guardia-marina Razzetto widersetzte sich diesem Vorhaben, stieß den Matrosen, der die Flaggenleine in der Hand hielt zur Seite und hißte die Flagge, die übrigens erst ein kurzes Stück gestrichen worden war, wieder ganz top, so daß das Schiff mit wehender Nationalflagge in sein Grab ging.[2])

Tausendstimmiges „Hurrah!“ erscholl von den kaiserlichen Schiffen, welche Zeugen der gewaltigen Tat ihres Admiralschiffes waren, das aus diesem Chok, abgesehen von einer Verletzung am Vorsteven, unversehrt hervorging.[3])

---

Augenblick in ihrer vollen Leistung zurück und es schien als ob sie stillstehen würde; dieser eine Augenblick hatte indes schon genügt, um sofort die Rückwärtssteuerung anzusetzen und, da das Schiff, infolge des gewaltigen Stoßes und seiner Wirkung das Geschwindigkeitsmoment bereits eingebüßt hatte, so vollzog sich auch die Rückwärtsbewegung sofort.

Diese Schilderung wurde dem ebenfalls auf dem „Erzh. Ferdinand Max“ eingeschifft gewesenen Verfasser vom damaligen leitenden Maschinisten desselben, Maschinenmeister I. Klasse Martin Gerber, mit welchem er über diesen Punkt sprach, gegeben. A. d. V.

[1]) Linienschiffsleutnant Freiherr v. Minutillo, Personaladjutant Tegetthoffs, bereits vorher verwundet, wurde bei dieser Gelegenheit am rechten Handgelenke abermals schwer verwundet.

[2]) Im österreichischen Generalstabswerke ist der Zeitpunkt des Unterganges des „Rè d'Italia“ mit $11^h\ 20^m$ a. m. angegeben; nach einer im Tagebuche des Verfassers gemachten Aufzeichnung, welcher die Daten des Bordjournales des „EH. Ferdinand Max“ zu Grunde liegen, wurde der „Rè d'Italia“ „gegen $^1/_2\ 12^h$“ gerammt. Die italienischen Berichte geben ziemlich übereinstimmend $11^h\ 30^m$ an.

[3]) Dem Schauplatze am nächsten waren: „Habsburg“, „Prinz Eugen“, „Drache“, dann „Novara“ und „Elisabeth“.

Die Stelle, wo kurz zuvor noch ein mächtiger Gegner gestanden, bezeichneten nunmehr Schiffstrümmer und zahlreiche Schiffbrüchige, denen es gelungen war, in das Wasser zu springen, bevor sie von dem reißenden Wirbel des untergehenden Schiffes ergriffen wurden und die jetzt um ihr Leben kämpfend mit flehenden Geberden um Hilfe riefen.

Der erste Gedanke des österreichischen Admirals war die Rettung dieser Unglücklichen, von denen einige sich an Schiffstrümmer, zerbrochene Masten u. dgl., welche das Wasser an die Oberfläche gebracht hatte, klammerten, während andere sich durch Schwimmen zu retten suchten. Es wurde sogleich der Befehl gegeben, das steuerbord hängende Jollboot, das einzige noch schwimmfähige Boot, zu streichen; doch während man sich eben damit beschäftigte, dasselbe von seinen Vertäuungen zu befreien, drohte dem „Erzh. Ferdinand Max“ selbst eine große Gefahr. Es erschien plötzlich auf backbord gegen achter, mit voller Kraft fahrend, ein feindliches Panzerschiff, wahrscheinlich „Ancona“ und nahm mit der unverkennbaren Absicht, zu rammen, seinen Kurs gegen den „Erzh. Ferdinand Max“. Nur der Kaltblütigkeit des Kommandanten und der vorzüglichen Steuerfähigkeit des „Erzh. Ferdinand Max“ war es zu danken, daß dieser vor einem ähnlichen Schicksal bewahrt wurde, wie er es unmittelbar vorher dem „Rè d'Italia“ bereitet. Die beiden Schiffe streiften in entgegengesetzter Richtung so nahe aneinander vorüber, daß die Bedienungsmannschaft der Backbordbatterie des „Erzh. Ferdinand Max“ die Setzer in die Geschützmündungen nicht einführen konnte. Das feindliche Panzerschiff feuerte einige Schüsse ab, deren Rauch in die Stückpforten des „Erzh. Ferdinand Max“ drang; sie fügten indes trotz der unmittelbaren Nähe keinen Schaden zu, so daß die Annahme gerechtfertigt ist, daß die Geschütze in der Verwirrung und Aufregung nur blind geladen wurden. Die beiden Gegner trennten sich hierauf ohne weitere Feindseligkeiten. [1])

So wie „Erzh. Ferdinand Max“ wurden auch einige andere Schiffe der kaiserlichen Eskadre, welche dem Orte der Katastrophe nahe kamen und wiederholte Anstrengungen zur Rettung der Schiffbrüchigen machten, durch feindliche Angriffe in ihrer humanen Absicht gestört und gezwungen, auf ihre eigene Sicherheit bedacht zu sein.

„Elisabeth“, welche ebenso wie „Novara“ in die nächste Nähe des Admirals gelangt war, stand im Momente des Unterganges des „Rè d'Italia“

---

[1]) Näheres hierüber siehe Seite 242 und Seite 268.

nordöstlich von diesem. Sie eilte sofort zur Rettung der Unglücklichen herbei, wurde aber durch zwei feindliche Panzerschiffe daran verhindert, von denen das eine — „Ancona" — nach der Affäre mit dem „Erzh. Ferdinand Max" sie, achter passierend, beschoß und ihr einigen Schaden zufügte, während das andere — „Varese" — ihr von vorn entgegenkam. Beide Gegner schienen es auf die „Elisabeth" abgesehen zu haben und dieser blieb gerade nur noch so viel Zeit, durch schleuniges Rückwärtsschlagen den ihr zugedachten Stößen auszuweichen, worauf die beiden Schiffe selbst zusammenstießen und mit ihren Takelagen stark aneinander gerieten. Zum Glück für beide blieben sie eine Zeitlang durch den Pulverrauch gedeckt und hatte sich inzwischen das Gefechtsfeld schon etwas verrückt, so daß im Augenblicke keine österreichische Panzerfregatte in der Nähe war. [1])

Der Kampf, der nach dem Sinken des „Rè d'Italia" sich mehr in südwestlicher Richtung gezogen hatte, nahm nun wieder seinen erbitterten Fortgang und waren es jetzt, nachdem von den Schiffen der Mittelgruppe eines in den Grund gebohrt, ein anderes in Brand geschossen sich außerhalb des Gefechtsbereiches begeben hatte, hauptsächlich die Schiffe der Queuegruppe sowie der „San Martino", auf welche sich der Angriff der kaiserlichen Panzerschiffe richtete.

„Rè di Portogallo" war bald nach seinem Zusammenstoße mit dem „Kaiser" backbord von einigen österreichischen Holzschiffen, steuerbord von zwei Panzerfregatten bedroht und, für einige Zeit von den Schiffen seiner Gruppe getrennt, in einer kritischen Lage, so, daß er sich nur mit der größten Anstrengung seiner Gegner erwehren konnte. Der Kommandant Riboty versuchte, eine österreichische Holzfregatte [2]) anzurennen, um sich Bahn zu brechen, erhielt aber von derselben eine konzentrierte Breitseite, durch welche Rumpf und Takelage des „Rè di Portogallo" neuerdings beschädigt wurden. Es gelang ihm aber schließlich doch, sich frei zu machen und mit den zwei Teteschiffen des Kontreadmirals Vacca „Principe di Carignano" und „Castelfidardo", die nun in südwestlicher Richtung auftauchten, zu vereinigen.

---

[1]) Bezüglich der beiden Panzerschiffe „Ancona" und „Varese" ist es konstatiert, daß sie während der Schlacht zusammenstießen und es längere Zeit währte, ehe sie voneinander freikamen. Es werden daher die oben erwähnten Schiffe, welche „Elisabeth" bedrohten und dann karambolierten, wohl „Ancona" und „Varese" gewesen sein.

[2]) Riboty meinte in seinem Berichte die „Novara", doch dürfte es die „Schwarzenberg" gewesen sein, da erstere um diese Zeit sich in der Nähe des Flaggenschiffes befand.

Kontreadmiral Vacca hatte nämlich während der bisher geschilderten Ereignisse mit den genannten zwei Schiffen seiner Abteilung — das dritte, „Ancona“, hatte sich, wie erinnerlich schon früher auf eigene Faust von ihm abgetrennt — die österreichische Holzflotte im Rücken dubliert. Langsam gegen Süden fahrend erblickte er die anderen Panzerschiffe nach allen Richtungen zerstreut; es war aber weder ein Signal des kommandierenden Admirals noch eine Bewegung wahrzunehmen, welche auf eine Sammlung und Neuformation hingedeutet hätten. Da ihm diese aber nach der Sachlage angezeigt erschien, so hielt er sich für berechtigt — $11^h\ 10^m$ — den Panzerschiffen das Signal zu machen: „Die Kielwasserlinie ohne Rücksicht auf den Rang oder Posten formieren“ („Formate prontamente una linea di fila, senza soggezione ne di grado ne di posto“), worauf nun diese ihm zusteuerten und sich sukzessive in die angeordnete Linie einzureihen begannen.

Auf den „Rè di Portogallo“ schloß sich als nächste die „Terribile“ an, welche während der ganzen Zeit bei der Holzflotte des Vizeadmirals Albini verblieben war, von dort aus auf sehr weite Distanzen einige wirkungslose Schüsse auf das Linienschiff „Kaiser“ und die dasselbe begleitenden Holzschiffe abgegeben, hierauf — jedoch stets außer Schußweite — einige Drehkreise beschrieben hatte und somit bis jetzt noch zu keiner eigentlichen Aktion gekommen war. „Ancona“ und „Varese“ war es inzwischen gelungen, sich voneinander frei zu machen und, indem die erstere wieder ihren Posten hinter „Castelfidardo“ einnahm, reihte sich „Varese“ nach der „Terribile“ ein.

Die zur Gruppe Riboty gehörige „Maria Pia“ hatte die Absicht gehabt, dem „Rè di Portogallo“ in der früher beschriebenen kritischen Lage zu Hilfe zu kommen, mußte aber, um den beiden ineinander geratenen Panzerschiffen „Ancona“ und „Varese“ Raum zu geben, in einem weiten Bogen ausweichen, wodurch so viel Zeit verloren ging, daß die beabsichtigte Unterstützung des „Rè di Portogallo“, der sich mittlerweile selbst Luft gemacht hatte, überflüssig ward. Sie ging dann zwei österreichischen Panzerschiffen, welche bei ihrem Manöver scheinbar Kurs gegen die italienische Holzflotte nahmen, entgegen, gab aber ihr Vorhaben, denselben den Weg zu verlegen, gleich wieder auf, da noch zwei andere österreichische Schiffe folgten.

Bei dieser Gelegenheit wollte „Maria Pia“ eines der österreichischen Panzerschiffe — „Prinz Eugen“ — welches dwars vor ihr passierte, anrennen; dieses wich jedoch rasch nach steuerbord aus, von „Maria Pia“ eine volle Breitseite und Gewehrsalven in dem Augenblicke empfangend.

als beide Schiffe einander ganz nahe gekommen waren. „Maria Pia" nahm hierauf die Richtung gegen die eigenen Panzerschiffe, die sich auf das erwähnte Signal des Kontreadmirals Vacca zu formieren begonnen hatten.

„San Martino" war, nachdem er zur Bewältigung des an Bord ausgebrochenen Feuers einen Bogen beschrieben hatte, der ihn außerhalb des Gefechtsbereiches brachte (siehe Seite 281), hieraufzur Gruppe Riboty gesteuert; dort wurde er von zwei österreichischen Panzerfregatten und einer Holzkorvette — „Erzh. Friedrich" — engagiert, bei welcher Gelegenheit neuerdings durch eine Granate, welche in eine Offizierskabine an Steuerbord einschlug, Feuer ausbrach. Der Kommandant fand sich durch diesen Umstand zum zweiten Male veranlaßt, aus dem Gefechtsbereiche zu steuern, und nahm dann später gleichfalls Kurs gegen das Gros der eigenen Panzerschiffe. Im Begriffe, dem Signale des Kontreadmirals Vacca Folge zu leisten und sich der Kielwasserlinie desselben anzuschließen, stieß er mit der „Maria Pia" zusammen, wobei er einige Beschädigungen davontrug.

Die neue Kielwasserlinie, bestehend aus den 8 Panzerschiffen: „Principe di Carignano", „Castelfidardo", „Ancona", „Rè di Portogallo", „Terribile", „Varese", „Maria Pia", „San Martino",[1]) setzte sich nun unter Führung des Kontreadmirals Vacca gegen $12^h$ mit südlichem Kurs in Bewegung, wobei sie an der Holzflotte des Vizeadmirals Albini vorüberkam, welche, in nordwestlicher Richtung steuernd, bis jetzt untätig geblieben war. Kontreadmiral Vacca fuhr hierauf, im Bogen über Backbord wendend, mit den Panzerschiffen in nordöstlicher Richtung, während die Holzschiffe, erstere dublierend, sich in zweiter Linie formierten. (Siehe Pläne IV und V.)

Hiemit hatte der kurze, aber heiße Kampf der beiden Panzerflotten seinen Abschluß gefunden. Kontreadmiral v. Tegetthoff gab zu dieser Zeit — $12^h$ $10^m$ — seiner Panzerdivision das Signal „Sammeln".

Während diese Ereignisse sich bei der österreichischen Panzerdivision abspielten, waren die beiden Holzdivisionen mit Ausnahme der „Novara" dem Linienschiff bei seinem Rückzug nach Lissa gefolgt. Es begleiteten dasselbe auf dieser Fahrt zunächst „Reka", sodann „Seehund" und „Erzh. Friedrich", worauf die Fregatten „Schwarzenberg", „Radetzky", „Adria", „Donau" und die Kanonenboote „Hum", „Wall", „Streiter", endlich der Raddampfer „Andreas Hofer" im Kielwasser folgten. (Siehe Plan III.) Während der „Kaiser" mit aller Anstrengung bemüht war, dem

---

[1]) Der brennende „Palestro" befand sich ganz außerhalb des Gefechtsfeldes mit dem Kurse gegen Lesina.

Brande Einhalt zu tun, erschien neuerdings und plötzlich auf der Steuerbordseite der österreichischen Holzschiffe der „Affondatore“, welcher nach seiner ersten Begegnung mit dem „Kaiser“ (siehe Seite 202) einen großen Bogen über Backbord beschrieben hatte, hiedurch eine Zeitlang außerhalb des Gefechtsbereiches gelangt war und nun, längs der Nordküste der Insel steuernd, dem Linienschiff den Weg zu verlegen drohte. Die beiden Schiffe hatten einen annähernd parallelen Kurs, nur war das Linienschiff infolge der erlittenen Havarien, welche den Gang seiner Maschine beeinträchtigten, gezwungen, langsamer zu fahren, während der „Affondatore“ über seine volle Dampfkraft verfügte. Die Gefahr, gerammt zu werden, war daher diesmal für den „Kaiser“ eine außerordentliche, ja es schien geradezu unmöglich, daß er diesem Schicksale werde entgehen können.

Dreimal[1]) fiel der „Affondatore“ gegen den „Kaiser“ ab, als wollte er einen Anlauf zum Rammen nehmen; doch das schwer verwundete Linienschiff wehrte sich auf das tapferste, gab trotz Brand und Havarien Breitseite auf Breitseite ab und hielt sich so den gefährlichen Gegner vom Leib.[2]) „Kaiser“ wurde dabei durch die nachfolgenden Holzschiffe, später auch durch die zwei Panzerfregatten „Don Juan“ und „Prinz Eugen“, welche den „Affondatore“ unausgesetzt beschossen, auf das wackerste unterstützt.[3])

Als der „Affondatore“ zum dritten Mal seinen Anlauf gegen den „Kaiser“ nahm, war er bis auf ungefähr 1 Kabel (200 *m*) Distanz herangekommen; noch eine kleine Bewegung mit dem Steuer nach backbord und der Zusammenstoß mußte erfolgen. Schon war auf dem „Affondatore“ der Befehl in die Maschine erteilt worden, zum Halten und Rückwärtsgehen bereit zu sein, schon hatte sich die Mannschaft platt auf das Deck geworfen und erwartete man auf beiden Schiffen in fieberhafter

[1]) Nach österreichischen Angaben; die italienischen berichten nur von einem einmaligen Abfallen.

[2]) Admiral Persano äußerte sich hierüber wie folgt: Non pertanto riusciva ad evitare l'urto che gli portammo di poppa e non ristava dal rispondere con altretanta di giustezza tiro ai nostri ripetuti spari, crivellandoci veramente con ogni sorta di projettili, perforandoci persino la tolda, con colpi ficcanti che appicarono il fuoco ad uno dei cammerini sotto coverta, presto spento dagli uomini condotti da quel intrepido Chinca che ricordai etc. etc., I fatti di Lissa Seite 29.

[3]) „Don Juan“ erhielt bei dieser Gelegenheit ein Projektil vom „Affondatore“, das in eine Panzerplatte zwischen zwei Stückpforten einschlug, einen zweiten Schuß in den Panzer unterhalb der Wasserlinie und einen dritten in den Bugsprietstuhl, der zertrümmert wurde.

ı mit dem „Affondatore“ 11^h 45^m a. m.



Spannung den Ausgang, welchen die nächsten Augenblicke bringen mußten, als plötzlich der „Affondatore" nach steuerbord abfiel, hiebei vom Linienschiff mit einem wohlgezielten Sektions- und Vormeisterfeuer aus beiden Batterien beschossen, welches ihm schwere Beschädigungen auf Deck und in den unteren Räumen zufügte.[1])

Während sich der „Affondatore" hierauf der eigenen Holzflotte zuwandte, setzte das Linienschiff in Begleitung des Kanonenbootes „Reka" seinen Weg bis in den Hafen von S. Giorgio fort, wo es um $1^h$ $15^m$ p. m. anlangte und sich sofort mit einem Spring gegen die Hafeneinfahrt vertäute, um gegen einen allenfalls nachkommenden Gegner kampfbereit zu sein. Das Kanonenboot „Reka", welches auf demselben das Signal gesehen hatte: „Man gibt die Hoffnung auf, das Feuer zu bewältigen", folgte ihm bis in den Hafen nach, verweilte dort eine halbe Stunde, verließ jedoch dann wieder den Hafen, da seine Hilfe vom „Kaiser" nicht weiter benötigt wurde. Die übrigen Schiffe nahmen sodann unter Führung der „Schwarzenberg" wieder den Kurs in nördlicher Richtung, um sich mit den Panzerschiffen zu vereinigen, welche ihnen indes nach dem um $12^h$ $20^m$ erfolgten Signale Kontreadmirals v. Tegetthoff: „Dem Kommandierenden im Kielwasser folgen", bereits auf halbem Wege entgegenkamen, da der Admiral die seinen Holzschiffen drohende Gefahr, von der Eskadre des Vizeadmirals Albini angegriffen zu werden, inzwischen bemerkt hatte.[2]) (Siehe Pläne III und IV.)

Nachdem auf diese Weise die Vereinigung der ganzen Eskadre bewirkt war, ließ Kontreadmiral v. Tegetthoff, um möglichst schnell die Ordnung wiederherzustellen, drei Kielwasserlinien nebeneinander — Kurs Nordost — formieren, und zwar die Panzerschiffe zunächst dem Feinde, steuerbord derselben die 2., dann die 3. Division. In dieser Aufstellung konnte rasch durch ein gleichzeitiges Abfallen nach backbord die Eskadre wieder in eine für den direkten Angriff geeignete Formation mit den Panzerschiffen im ersten Treffen gebracht werden, falls sich ein solcher als notwendig erwies.

Als die österreichischen Panzerschiffe, um sich vor den eigenen Holzdivisionen in Kielwasserlinie zu formieren, der Holzeskadre des Vizeadmirals Albini näher kamen, eröffneten einige der Fregatten ein lebhaftes Feuer, jedoch ohne alle Wirkung.

---

[1]) Näheres hierüber siehe Seite 299.

[2]) „Elisabeth" wurde, nachdem sie das Signal repetiert hatte, vom Kontreadmiral v. Tegetthoff zur Begleitung und Hilfeleistung für „Kaiser" abgeschickt, kehrte indes bald wieder zurück, da vom letzteren keine Unterstützung beansprucht worden war.

Wir kommen nun dazu, uns mit der italienischen Holzeskadre näher zu befassen, welche, wie schon früher erwähnt wurde, bisher eine nahezu passive Haltung beobachtet hatte. Die Ursache dieses eigentümlichen Verhaltens derselben lag in folgendem: Wie erinnerlich (siehe Seite 196) hatte Vizeadmiral Albini beim Erscheinen der österreichischen Eskadre eine kostbare Zeit mit der Bergung des Ausschiffungsmateriales verloren und seine Eskadre erst gegen $9^1/_2{}^h$ a. m. vom Hafen Carober aus gegen den anrückenden Feind in Bewegung gesetzt. Die durchschnittliche Geschwindigkeit seiner Schiffe betrug ungefähr 8 Seemeilen pro Stunde. Anfänglich in westlicher Richtung steuernd, ging er sodann mittels Gegenmarsch in die mittlerweile vom kommandierenden Admiral anbefohlene und von den Panzerschiffen bereits angenommene Kursrichtung Nordnordost über, war jedoch im Momente, als die Schlacht begann — $10^h$ $43^m$ a. m. — erst an der Queue der Panzerlinie angelangt, parallel zu welcher er seine Eskadre auf die in den Ordini di massima vom 21. Juni vorgeschriebene Distanz von 3000 *m* (15 Kabel) zu führen trachtete.

Vizeadmiral Albini will nun die Absicht gehabt haben, die österreichische Holzflotte anzugreifen[1]) und zu diesem Behufe die eigenen Panzerschiffe achter zu passieren; tatsächlich war er auch gegen Westen abgefallen; in diesem Momente erfolgte aber der Durchbruch der österreichischen Panzerdivision durch die italienische Panzerlinie und die Schiffe des österreichischen linken Flügels, welche am meisten voraus waren, kamen hiebei seiner Tete bis auf ungefähr 10 Kabel nahe, so daß er, in der Meinung, diese beabsichtigten ihn anzugreifen, schleunigst wieder nach steuerbord abhielt, um den Gegnern den Bug zeigen zu können.

Nachdem die österreichischen Panzerschiffe ihre Wendung zum zweiten Offensivstoß vollzogen hatten und die vermeintliche Gefahr vorüber war, ging Vizeadmiral Albini wieder nach backbord zurück und hielt nun, da der Kampf der Panzerschiffe sich mehr nach Norden zog, westlichen Kurs, dabei bestrebt, die Formation seiner Eskadre, welche durch den öfteren Kurswechsel auseinander geraten war, wieder herzustellen.[2]) Inzwischen hatte der Angriff der italienischen Queuepanzerschiffe auf die österreichische Holzflotte stattgefunden und Vizeadmiral Albini, in westlicher Richtung fortfahrend, gewahrte auf seiner Steuer-

---

[1]) . . . . „ohne jedoch hiebei das Manöver der eigenen Panzerschiffe zu stören, (senza però imbarazzare la manovra delle nostre corazzate).

[2]) Aussage des Vizeadmirals Albini, Rendiconti etc. etc. Seite 55, sowie Bericht desselben; ebenso des Linienschiffskapitäns Buglione di Monale von der „Maria Adelaide“, Rendiconti etc. etc. Seite 59.

bordseite das Linienschiff „Kaiser“ mit dem Kurs gegen Lissa, gefolgt von den übrigen Holzschiffen und ebenso den „Affondatore“, welcher einen zum Linienschiff annähernd parallelen Kurs steuernd, sich demselben zusehends näherte.

Vizeadmiral Albini erkannte wohl die günstige Gelegenheit, die rückwärtigen österreichischen Holzschiffe anzugreifen und nach der augenblicklichen Position der beiden Gegner (siehe Plan III) würde ein gleichzeitiger Kurswechsel von 4—6 Strich alle Aussicht auf Erfolg gehabt haben, um zu einem Engagement zu gelangen. Auffallender Weise ließ er sich jedoch diese günstige Gelegenheit entgehen, wendete nicht gleichzeitig, sondern mit Gegenmarsch und fiel nur bis Nordwest ab, so daß den österreichischen Holzschiffen die volle Freiheit blieb, ihre Fahrt unbehindert fortzusetzen, was um so unbegreiflicher erscheinen muß, als seine Schiffe den gegnerischen an Stärke und Geschwindigkeit jedenfalls überlegen waren.[1])

Eben als er im Begriffe stand den Gegenmarsch auszuführen, näherte sich seiner Eskadre — $11^h$ $45^m$ — der „Affondatore“ mit den Signalen am Top, „den Feind angreifen, sobald auf Schußdistanz gelangt“ (attaccate il nemico appena a portata) und „die feindliche Arrièregarde dublieren“ (radoppiate la retroguardia nemica). Admiral Persano wollte mit letzterem Signale offenbar, daß Vizeadmiral Albini die österreichischen Holzschiffe, welche dem „Kaiser“ folgten, dublieren und zwischen zwei Feuer bringen solle, ein Manöver, welches, wie wir schon oben sagten, vollkommen der Situation angepaßt und möglich war. Doch der vom kommandierenden Admiral direkt befohlene Angriff blieb unausgeführt und hiezu mag folgender Umstand mit beigetragen haben: Vizeadmiral Albini, der von der Anwesenheit des letzteren auf dem „Affondatore“ keine Ahnung hatte, konnte sich nämlich die von diesem Schiffe ausgehenden Signale nicht erklären und zeigte ihnen anfänglich

---

[1]) Vizeadmiral Albini schreibt diesbezüglich in seinem Berichte: „In questa fase del combattimento mi era parso possibile di tagliare la ritirata dei legni misti, che piegavano a tutta corsa verso il canale di Lissa, col vascello in testa, già considerevolmente daneggiato, col albero di trinchetto abbattuto, avviluppato in denso fumo sulla prua; e veramente sarebbe stato ovvio di cambiare ad un tempo l'ordine di marcia; ma sotto il riflesso del ritardo pei signali e per l'insieme che esigeva sifatto movimento prescelsi di compirlo per la contromarcia“. Wir glauben indes, daß nicht die Rücksichtnahme auf den etwaigen Zeitverlust beim Signalisieren der wahre Grund hievon war, sondern vielmehr Mangel an Tatkraft und Energie. Es fiel dem Vizeadmiral Albini, wie wir später noch sehen werden, schwer, dieses sein Vorgehen überzeugend zu rechtfertigen. Anm. d. V.

wenig Beachtung; erst später als vom neuen am „Affondatore" Signale sichtbar wurden, vermutete man am Bord der „Maria Adelaide" infolge dieses unausgesetzten Signalisierens die Anwesenheit des kommandierenden Admirals auf dem „Affondatore" und schenkte nun den Signalen und Bewegungen desselben eine größere Aufmerksamkeit.[1])

Admiral Persano hatte inzwischen bemerkt, daß das Gros der österreichischen Holzschiffe sich vom „Kaiser" abgewendet hatte, um den eigenen Panzerschiffen zuzusteuern. In der Annahme, durch ein rasches Eingreifen diese Vereinigung verhindern zu können, gab er — $12^h$ $15^m$ — der ganzen Flotte das Signal: „Die Flotte hat mit Freiheit der Bewegung und des Manövers den Feind zu verfolgen" (l'armata dia caccia al nemico con libertà di cammino e di manovra), allein auch dieser Befehl gelangte nicht zur Ausführung. Von sämtlichen Panzerschiffen ging nur der „Rè di Portogallo" — Linienschiffskapitän Riboty — aus der Linie heraus, kehrte aber, als er sah, daß ihm keines der übrigen Schiffe folgte, wieder in die Linie zurück. Die übrigen Panzerschiffe steuerten langsam weiter und bestrebten sich, bloß die Distanzen in der Kielwasserlinie herzustellen. Nicht anders verhielt es sich auf Seite der Holzschiffe, von denen nur der „Principe Umberto" — Linienschiffskapitän Guiglielmo Acton — vorwärts gesteuert war und ein lebhaftes Feuer auf die vor ihm passierenden österreichischen Schiffe eröffnet hatte; als Linienschiffskapitän Acton jedoch bemerkte, daß niemand, auch nicht sein Admiral, ihm nachkam, begab er sich wieder auf seinen Posten zurück. (Siehe Plan IV.)

Aber ebensowenig vollzogen die Holzschiffe des Vizeadmirals Albini, als ihnen dieser selbst um $12^h$ $30^m$ das Signal machte: „Die feindliche Vorhut angreifen" (attaccate l'avanguardia nemica), worunter gleichfalls die ihre Vereinigung mit den Panzerschiffen suchenden österreichischen Holzschiffe gemeint waren, diesen Befehl, wahrscheinlich weil sie dieses Signal nicht verstanden und bei ihrem Admiral selbst keine Initiative wahrnahmen.

So kam es, daß um diese Zeit jede einheitliche Leitung, jedes Zusammenwirken bei der italienischen Flotte fehlte und ihre Haltung

---

[1]) Es darf nicht vergessen werden, daß sämtliche Schiffe bei Beginn der Schlacht die kleine Flaggengala gehißt hatten und deshalb die Kommandoflagge schwer von der Nationalflagge zu unterscheiden war. Erst als man aufmerksamer die Flaggen des „Affondatore" mit dem Fernrohre musterte, glaubte man an den weißen Kugeln (le pallotole) im grünen Felde, welche den Ranggrad des Admirals bezeichnen, eine Kommandoflagge wahrzunehmen, konnte aber ihre Anzahl nicht genau feststellen. Rendiconti etc. etc.; deposizione Paulucci, Seite 59.

eine geradezu passive wurde. Die Nichtausführung des vom Admiral Persano gegebenen Signals, den Feind mit Freiheit der Bewegung und des Manövers zu verfolgen, muß aber um so unbegreiflicher erscheinen, als ein Zweifel bezüglich dessen Durchführung nicht aufkommen konnte. Insbesondere den beiden Unterbefehlshabern, welche nunmehr erkannt hatten, daß sich der kommandierende Admiral am Bord des „Affondatore" befand, oblag es diesem Befehle sofort zu entsprechen, sich an die Spitze der Bewegung zu setzen und den unterstehenden Schiffen mit gutem Beispiel voranzugehen.[1])

Admiral Persano sah mit Entrüstung diese Untätigkeit der Flotte und verstärkte den vorerwähnten Befehl — $12^h$ $30^m$ — durch die Signale: „Der Kommandant verlangt die ungesäumte Ausführung der erteilten Befehle" (il commandante desidera la pronta esecuzione degli ordini dati) und: „Der Kommandierende erinnert die Flotte, daß jedes Schiff, welches nicht kämpft, nicht auf seinem Posten ist" (il commandante in capo previene l'armata che ogni bastimento, che non combatte, non è al suo posto), doch trotzdem kamen weder Kontreadmiral Vacca noch Vizeadmiral Albini diesem peremptorischen Befehle des Admirals en chef nach und die Flotte verharrte in ihrer bisherigen Untätigkeit.

In der Besorgnis, daß das mehrerwähnte Signal, den Feind mit Freiheit der Bewegung und des Manövers zu verfolgen, vielleicht nicht gehörig gesehen oder verstanden worden sein könnte, lief hierauf Admiral Persano mit demselben am Top gegen die Linie der mittlerweile vom Kontreadmiral Vacca geführten Panzerschiffe, setzte sich an ihre Spitze und — $12^h$ $40^m$ — die Signale gebend: „Kielwasserlinie ohne Rücksicht auf Rang und Posten" (formate prontamente una linea di fila senza soggezione ne di grado ne di posto) sowie: „Dem Manöver des Kommandierenden mit Gegenmarsch folgen" (seguite per la contromarcia le manovre del commandante), nahm er den Kurs gegen die österreichische Eskadre, fiel jedoch bald wieder nach backbord zurück, als er sah, daß der richtige Moment, welcher die Wiederaufnahme des Gefechtes unter ziemlich günstigen Umständen ermöglicht hätte, verabsäumt worden war, denn der kaiserlichen Eskadre gelang es inzwischen, sich vollzählig — bis auf „Kaiser" und „Reka" — zu vereinigen und die schon früher erwähnte Formation in 3 Kolonnen — Kurs gegen Nordost — einzunehmen.

Zwischen den beiden gegnerischen Flotten, die sich auf eine Entfernung von ungefähr 4 bis 5 Seemeilen voneinander befanden, steuerte

---

[1] Wir werden später (Seite 316 und 319) sehen, wie sich die beiden Admirale diesbezüglich zu verantworten suchten.

jetzt in vollem Laufe, aus der Richtung von Lesina kommend, der brennende „Palestro", bestrebt die eigenen Schiffe zu erreichen. Kontreadmiral von Tegetthoff, welcher schon während der Formierung seiner Eskadre die Nähe und kritische Lage desselben bemerkt hatte, gab einige Minuten vor $1^h$ dem „Kaiser Max" den Befehl, ihm den Weg zu verlegen. Sein Flaggenschiff „Erzh. Ferdinand Max" fiel gleichfalls gegen den „Palestro" ab; beide Schiffe kehrten jedoch bald wieder um und nahmen ihre Posten ein, da „Kaiser Max" meldete, daß eine weitere Annäherung das eigene Schiff gefährden würde und dem „Palestro" schon italienische Panzerschiffe entgegenkamen, welche ihn aufnahmen und deckten.

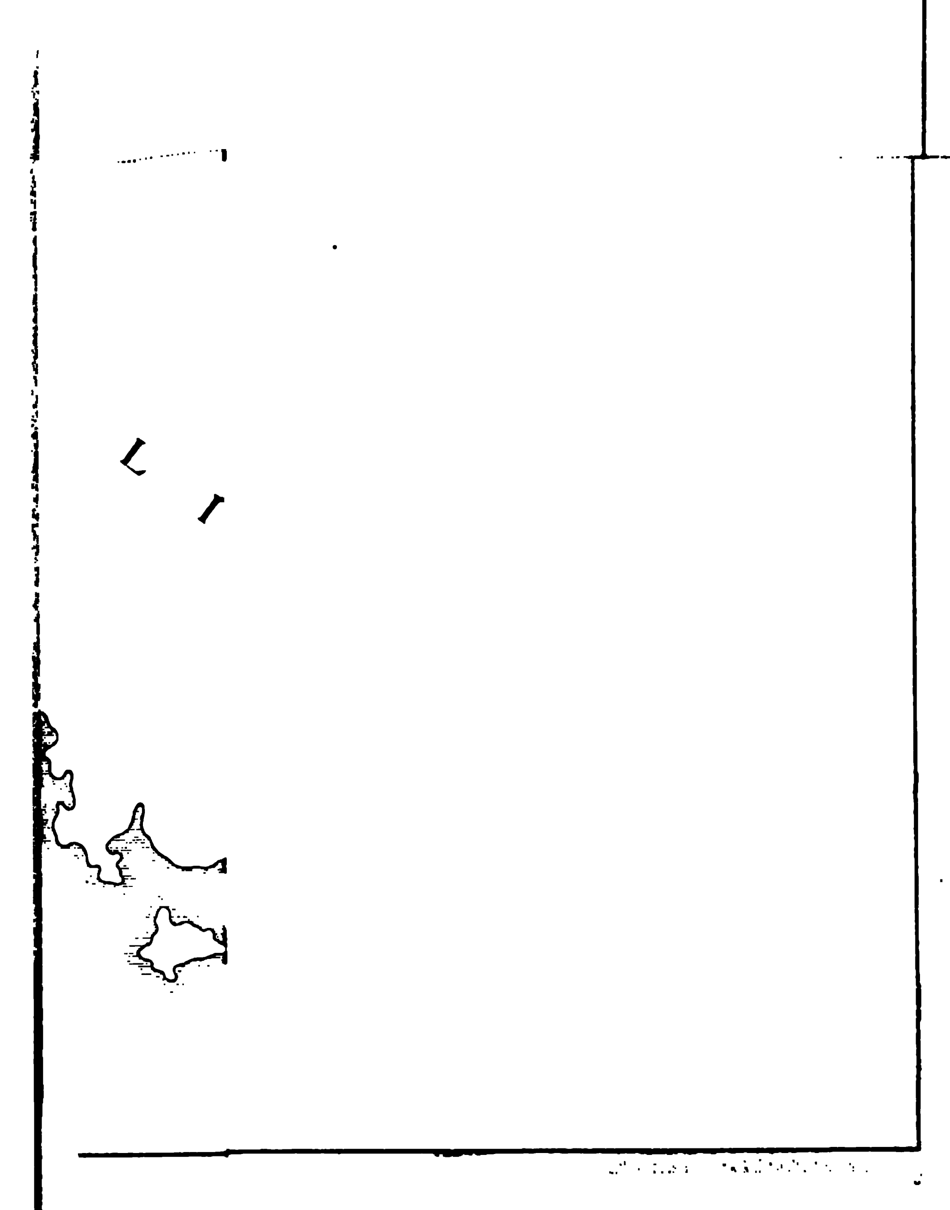
Admiral Persano hatte nämlich gleichfalls die gefährdete Situation desselben wahrgenommen gehabt und der Tete seiner Panzerschiffe — der Reserve unter Kontreadmiral Vacca — um $12^h$ $55^m$ mittels Signals den Befehl gegeben, gegen ihn abzufallen (la riserva entri in azione per sostenere l'attacco in vicinanza del bastimento che si segnala. „Palestro"). Indem er gleichzeitig noch sein eigenes Manöver von dem der Flotte unabhängig machte (il commandante rende la sua manovra indipendente)[1]), steuerte er selbst dem „Palestro" zu, dessen Heck bereits in vollen Flammen stand, die sich immer mehr und mehr ausbreiteten. Es gelang jedoch dem „Palestro", von den Tete-Schiffen aufgenommen zu werden und hinter die Linie der Panzerschiffe zu kommen, wo ihm alsbald die Raddampfer „Governolo" und „Indipendenza" Hilfe leisteten.

---

[1]) Durch dieses Signal des Admirals Persano trat allerdings bei der Flotte wieder eine Unterbrechung im Oberbefehle ein, die sich gerade in diesem wichtigen Momente äußerst fühlbar machte. Es ist eine Tatsache, welche in dem später gegen ihn eingeleiteten Prozesse von der Anklage auch verwertet wurde, daß durch dieses Signal die an und für sich schon vorhandene Unentschlossenheit seiner Unterbefehlshaber nicht unerheblich gesteigert wurde. Wie die Dinge in diesem Augenblicke lagen, blieb dem kommandierenden Admiral wohl nichts anderes übrig, als mittels Signals für die Sicherheit des „Palestro" Sorge zu tragen und nachdem er aufgenommen worden war, seine Rettung den Schiffen in dessen Nähe zu überlassen. Das alles war bereits geschehen. Im übrigen mußte Admiral Persano die Fortsetzung des Kampfes und das Schicksal des Tages mehr am Herzen liegen als das Schicksal des „Palestro". So aber entfernte er sich gerade in dem Augenblicke, wo eine feste, einheitliche Leitung am notwendigsten gewesen wäre, von der Spitze der Flotte, ohne weitere Befehle zu geben, wodurch nur Verwirrung und ein Stillstand in der Aktion eintrat.

Auch Kontreadmiral von Tegetthoff war um das Schicksal des „Kaiser" sehr besorgt, er fuhr ihm aber selbst nicht nach und blieb bis $^1/_2 2^h$ in Unkenntnis über dessen Lage. Erst nachdem „Elisabeth" das Signal „Sammeln" um $12^h$ $10^m$ wiederholt I schickte er, wie wir schon wissen, dieselbe nach S. Giorgio ab, um Nachrichte bringen. A. d.

p. m p. m.



**Italiener:**

...stelfidardo. 3. Ancona. 6. Palestro. 7. San Martino. 8. Re di ...e. 11. Maria Pia. 12. Affondatore. 13. Carlo Alberto. 14. Principe ...ta. 17. Maria Adelaide. 18. Vittorio Emanuele. 19. San Giovanni. ...ldi. 25. Esploratore. 26. Messaggiere. 27. Guiscardo. 28. Ettore Confienza. 24. Vinzaglio. 29. Stella d'Italia. 30. Giglio. 31. Indipendenza. 32. Washington.

Nachdem der „Palestro“ geborgen war, entfernte sich der „Affondatore“ von demselben und übernahm wieder die Führung der Flotte, die bis dahin untätig geblieben war. Um $1^h$ $15^m$ signalisierte Admiral Persano: „Auf kurze Distanz kämpfen“ (battetevi a tiro corto); der „Affondatore“ selbst nahm Richtung gegen die österreichische Eskadre und gab einige, jedoch völlig unwirksame Schüsse ab, da die Distanz noch immer eine zu große war, weshalb auch wahrscheinlich die anderen Schiffe es unterließen, sein Beispiel nachzuahmen. Admiral Persano ließ hierauf — $1^h$ $30^m$ — noch das Signal folgen: „Der Kommandierende erinnert die Flotte, daß jedes Schiff, welches nicht kämpft, nicht auf seinem Posten ist“ (il commandante in capo previene l'armata che ogni bastimento, che non combatte, non è al suo posto), da er jedoch sich selbst nicht in entschlossener und unzweideutiger Weise dem Feinde näherte, so verblieb auch die ganze Flotte in ihrer bisherigen Haltung.

Durch die Hin- und Herbewegungen einzelner Gruppen und Schiffe, aus denen hauptsächlich die Tätigkeit der Flotte in diesem Stadium bestanden hatte, befanden sich aber weder die Panzer- noch die Holzschiffe in der ordentlichen taktischen Formation, so daß Admiral Persano es für angezeigt hielt, diese wieder herzustellen. Er befahl zu diesem Behufe um $1^h$ $40^m$ neuerdings die Bildung einer Kielwasserlinie, sowohl für die Panzer- als auch für die Holzschiffe, welche taktische Bewegung gegen $2^1/_4{}^h$ vollzogen war und die italienische Flotte steuerte nunmehr in zwei Kolonnen formiert — die Holzschiffe in einem Abstande von 2 Kabel (400 *m*) — an Backbord der Panzerschiffe und gegenüber den Zwischenräumen derselben (colonna addentellata) langsam in ziemlich paralleler Richtung mit der österreichischen Eskadre, welche ungefähr 4 Seemeilen entfernt, ihre schlagfertige und abwartende Haltung beibehielt. Sie griff diese letztere jedoch nicht mehr an, sondern beschränkte sich nur darauf, auch in der neuen Formation noch einige Male den Kurs zu wechseln, wobei jedoch der in westlicher Richtung der vorherrschende blieb und es ward in der Folge der stets zunehmenden Entfernung zwischen den beiden Flotten bald klar, daß Admiral Persano jeden Gedanken einer Wiederaufnahme des Kampfes definitiv aufgegeben haben mußte. (Siehe Plan V.)

Um $2^h$ $30^m$ p. m. flog unter einem donnerartigen Gekrache der „Palestro“ in die Luft. Trümmer aller Art und Glieder verstümmelter Leichen bedeckten die See und fielen auf die zur Hilfeleistung in unmittelbarer Nähe befindlichen Raddampfer „Governolo“ und „Indipen-

denza". Nur 1 Offizier und 22 Mann der Bemannung konnten von den Booten derselben gerettet werden.[1])

Langsam fahrend und in einem großen Bogen über Backbord wendend, nahm nach diesem abermaligen schweren Verluste die italienische Flotte ihren Kurs gegen den Kanal zwischen Lissa und Busi. Um $3^h 20^m$ signalisierte zuerst „Castelfidardo", dann $4^h 4^m$ „San Martino", den Posten in der Linie nicht mehr halten zu können.

Sehr besorgt und ganz im ungewissen über das Schicksal des „Rè d'Italia", bezüglich welchen man sich noch immer der Hoffnung hingab, er sei aus irgend einem Grunde gegen Lesina zugesteuert, hißte der „Affondatore" um $4^h$ das Signal: „Man verlangt Nachricht über das bezeichnete Schiff — „Rè d'Italia" —", worauf von den Schiffen, die dessen Untergang gesehen hatten, geantwortet wurde: „Gesunken".

Um $6^h$ p. m. nahm die Flotte den Kurs gegen S. Andrea und war etwa eine Stunde in dieser Richtung gefahren, als man gegen $7^h$ die Schraubenfregatte „Principe Umberto" plötzlich die Linie verlassen und in östlicher Richtung, gegen Lesina zusteuern sah. Die Ausluger derselben hatten die Schiffbrüchigen des „Rè d'Italia" entdeckt und binnen kurzem waren die Boote des „Principe Umberto", dann jene des „Affondatore", welcher sofort der Bewegung desselben gefolgt war und des gleichfalls herbeigeeilten Raddampfers „Stella d'Italia" mit der Aufnahme dieser Unglücklichen beschäftigt, welche sich unter unsäglichen Mühen und Leiden die lange Zeit von 8 Stunden auf notdürftig zusammengesorrten Flößen gehalten hatten. Es gelang auf diese Weise, 9 Offiziere und 159 Mann der Bemannung zu retten.

Nachdem noch einige Zeit die See nach verschiedenen Richtungen behufs etwaiger Rettung anderer Schiffbrüchiger durchsucht worden war, jedoch ohne Erfolg, befahl der kommandierende Admiral um $10^h$ p. m., daß die Kanonenboote der Flottille, denen ihr Kohlenvorrat bereits ausgegangen war, durch die Dampfer „Guiscardo", „Indipendenza" und „Washington" nach Manfredonia geschleppt werden.[2]) Um $10^1/_2{}^h$ p. m.

---

[1]) Näheres auf Seite 274 u. 298.

[2]) Dieser Befehl des Admirals Persano muß geradezu Verwunderung erregen, wenn man bedenkt, daß die Differenz in der Entfernung zwischen Manfredonia, beziehungsweise Ancona vom Abfahrtspunkte der Flotte nur 10 Seemeilen beträgt, während diese 8 fast wehrlosen Schiffe hiedurch gezwungen waren, eine Fahrt von zirka 100 Seemeilen allein zurückzulegen, auf der sie einer einzigen Fregatte zum Opfer fallen konnten. War ferner die Verwendung des Hospitalschiffes „Washington" zu Schleppdiensten gerechtfertigt, wodurch die am Bord desselben befindlichen Schwer-

setzte sich sodann die Flotte gegen Ancona in Bewegung, wo sie den 21. um $3^h$ p. m. einlief.

Es konnte nicht in den Absichten des Kontreadmirals von Tegetthoff liegen, eine Verfolgung des abziehenden Feindes vorzunehmen. Gewichtige Bedenken sprachen dagegen. Zunächst war der Zweck, Lissa zu entsetzen vorderhand erreicht worden, die italienische Flotte befand sich auf dem Rückzuge. Auf einen Fernkampf mit derselben konnte sich die kaiserliche Eskadre der Inferiorität ihrer Kaliber wegen, grundsätzlich nicht einlassen, da die Wahl der Gefechtsdistanz hiebei stets vom Feinde abhing und dieser die Freiheit, mit seinen weittragenden Geschützen ein vorteilhaftes Rückzugsgefecht zu liefern, nach Belieben zu verwerten im stande war. Der feindlichen Flotte noch mit sämtlichen Schiffen nahkommen zu können, war bei der verschiedenen Fahrtgeschwindigkeit, in welcher Richtung sich schon auf der Fahrt von Fasana nach Lissa einige Schwierigkeiten ergeben hatten, nicht möglich. Zudem waren sämtliche Schiffe in ihren Kohlenvorräten fast durchgehends schon etwas beschränkt, was um so mehr berücksichtigt werden mußte, als die Vorräte Lissas in dieser Beziehung für eine so große Anzahl von Schiffen nicht ausreichend waren und ein anderer Hafen in der Nähe nicht zur Verfügung stand. Schließlich war man in dem Momente, wo es sich darum handelte zu entscheiden, ob eine Verfolgung stattfinden solle oder nicht, noch in Ungewißheit über den Zustand des Linienschiffes „Kaiser“ und betreffs des Flaggenschiffes „Erzh. Ferdinand Max“ hatte sich inzwischen herausgestellt, daß dasselbe infolge der vollführten drei Rammstöße mehr Wasser als früher zog, seine fernere Brauchbarkeit zum Rammen deshalb fraglich wurde.[1])

---

verwundeten aus den vorhergegangenen Tagen erst am 22. in Ancona ausgeschifft werden konnten?

Die Anklage verfeblte nicht, sich auch dieses Umstandes zu bemächtigen und wir glauben auch, daß die Bestimmung eines Hospitalschiffes doch eine andere ist, als die zu Schleppdiensten zu dienen. A. d. V.

[1]) Es wurde in neuerer Zeit in italienischen Werken die Behauptung ausgesprochen, Admiral Tegetthoff sei kein Nelson gewesen, weil er es nicht verstanden habe, seinen Erfolg auszunützen und die italienische Flotte zu verfolgen und zu vernichten; ferner habe er einen schwerwiegenden Fehler dadurch begangen, daß er mit seiner Flotte in Lissa eingelaufen sei, wodurch er geradezu Gefahr lief, selbst vernichtet zu werden. Was den ersteren der gemachten Vorwürfe anbelangt, so verweisen wir einfach auf das oben Gesagte; die Gründe, welche Kontreadmiral von Tegetthoff veranlaßten, von einer Verfolgung abzusehen, sind so stichhältig und einleuchtend, daß wahrscheinlich auch Nelson, trotz seiner Tollkühnheit, in diesem Falle, wo er es mit

Diese Erwägungen waren es, welche Kontreadmiral v. Tegetthoff von einer Verfolgung des Feindes Abstand nehmen ließen und da alles darauf hindeutete, daß derselbe an eine Wiedereröffnung des Kampfes, wenigstens an diesem Tage nicht denke, so ließ Kontreadmiral v. Tegetthoff die Eskadre mit Gegenmarsch gegen Südosten wenden und gab — $2^h$ $15^m$ — den Kanonenbooten den Befehl, in den Hafen von S. Giorgio einzulaufen; ungefähr eine Stunde später folgte die Division der größeren Holzschiffe, dann jene der Panzer, endlich das Admiralschiff, welches kurz nach $6^h$ p. m. den Hafen erreichte und von dem begeisterten Jubel der Besatzung und Bevölkerung empfangen wurde.

Die Verluste der beiden Flotten waren folgende:

*a)* Österreichische Flotte.

| | | |
|---|---|---|
| Tote: | 3 Offiziere, | 35 Mann |
| Schwer Verwundete: | 7 „ | 52 „ |
| Leicht „ | 8 „ | 71 „ |
| Summe: | 18 Offiziere, | 158 Mann. |

Dampfern und nicht mit Segelschiffen zu tun gehabt hätte, nichts anderes übrig geblieben wäre, wie dem österreichischen Admiral, so daß es wirklich nicht der Mühe lohnt, hierüber weitere Worte zu verlieren. Betreffs des Einlaufens in Lissa um $6^h$ abends, als die italienische Flotte sich schon weit nach Westen gezogen hatte, erwidern wir, daß der österreiche Admiral gewiß die Wahrscheinlichkeit oder Unwahrscheinlichkeit eines Nachtangriffes durch die geschlagene Flotte in den Bereich seines Kalküls gezogen hat, daß aber die lange, offen gezeigte Untätigkeit derselben zu einer Zeit, wo sie noch ganz gut die Schlacht neu herstellen konnte, ihm die Überzeugung beigebracht hatte, daß der Gegner infolge des moralischen Effekts, den der Verlust zweier Panzerschiffe auf ihn hervorgebracht haben dürfte, derart erschüttert sein müsse, daß er sich jedes Angriffes bei Nacht enthalten werde. Wie richtig Kontreadmiral von Tegetthoff seinen abziehenden Gegner beurteilt hatte, haben die Tatsachen bewiesen und wir finden hierin nur einen Beweis mehr für seinen scharfen Blick wie für seine Kühnheit. Es ist nicht anzunehmen, daß jeder Admiral so entschlossen gehandelt, vielmehr mancher die Nacht über in See noch viel Kohlen unnütz verbraucht hätte, ein Faktor, der im vorliegenden Falle aber von großer Bedeutung war, da Lissa dann nicht die Möglichkeit bot, für so viel Schiffe den nötigen Kohlenbedarf zu liefern.

Aber darin lag eben der geniale Zug Tegetthoffs, erst zu wägen, dann zu wagen. Übrigens waren auch für einen etwaigen Nachtangriff alle notwendigen Vorbereitungen getroffen worden, die nötigen Eclaireurs hielten in See und auf dem Turme Wellington war gute Wacht. A. d. V.

Die einzelnen Schiffe hatten folgende Verluste erlitten:

| Gattung | Name des Schiffes | Anzahl der abgegebenen Schüsse | Anzahl der erhaltenen Schüsse | Vom Stabe | | | Von der Mannschaft | | | Summe | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | tot | Verwundet schwer | Verwundet leicht | tot | Verwundet schwer | Verwundet leicht | tot | Verwundet schwer | Verwundet leicht |
| Panzerschiffe | „Erzh. Ferdinand Max“ | 156 | 42 | . | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 | 1 | 2 | 5 |
| | „Habsburg“ | 170 | 38 | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Kaiser Max“ | 217 | 28 | . | . | . | . | 1 | 2 | . | 1 | 2 |
| | „Don Juan d'Austria“ | 277 | 41 | . | . | . | 1 | . | 4 | 1 | . | 4 |
| | „Prinz Eugen“ | 234 | 21 | . | . | . | . | . | 1 | . | . | 1 |
| | „Drache“ | 121 | 17 | 1 | . | 1 | . | 5 | . | 1 | 5 | 1 |
| | „Salamander“ | 211 | 35 | . | 2 | . | . | . | 7 | . | 2 | 7 |
| schwere Holzschiffe | „Kaiser“ | 850 | 80 | 1 | 3 | 2 | 23 | 34 | 36 | 24 | 37 | 38 |
| | „Novara“ | 342 | 47 | 1 | . | 4 | 6 | 3 | 13 | 7 | 3 | 17 |
| | „Schwarzenberg“ | 286 | 9 | . | 1 | . | . | 1 | . | . | 2 | . |
| | „Radetzky“ | 289 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Adria“ | 221 | 27 | . | . | . | 2 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 |
| | „Donau“ | 326 | 7 | . | . | . | 1 | 2 | . | 1 | 2 | . |
| | „Erzh. Friedrich“ | 250 | 9 | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Kanonenboote | „Hum“ | 48 | 3 | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Dalmat“ | 75 | 1 | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Velebich“ | 93 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Wall“ | 32 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Seehund“ | 51 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Streiter“ | 55 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Reka“ | 92 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Kerka“ | 16 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Narenta“ | 17 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Raddampfer | „Kaiserin Elisabeth“ | 71 | 4 | . | . | . | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 |
| | „Greif“ | 5 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Andreas Hofer“ | 51 | 3 | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Stadium“ | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | | 4456 | 414 | 3 | 7 | 8 | 35 | 52 | 71 | 38 | 59 | 79 |
| | | | | | | | | | | 176 | | |

Vom Stabe:

Tot:

Linienschiffskapitän Heinrich Freiherr von Moll, Kommandant S. M. Panzerfregatte „Drache“.

Linienschiffskapitän Erik af Klint, Kommandant S. M. Schraubenfregatte „Novara“.

Linienschiffsfähnrich Robert Proch, S. M. Linienschiff „Kaiser“.

Schwer verwundet:

Linienschiffskapitän Karl Kern, Kommandant S. M. Panzerfregatte „Salamander“.

Linienschiffsleutnant Josef Frank, S. M. Linienschiff „Kaiser“.

Linienschiffsleutnant Franz Freiherr v. Minutillo, S. M. Panzerfregatte „EH. Ferdinand Max“.

Linienschiffsfähnrich Hugo Pogatschnigg, S. M. Linienschift „Kaiser“.

Linienschiffsfähnrich Ferdinand Gebhardt, S. M. Schraubenfregatte „Schwarzenberg“.

Seekadett Eduard Hanslik, S. M. Linienschiff „Kaiser“.

Seekadett August Süss, S. M. Panzerfregatte „Salamander“.

Leicht verwundet:

Linienschiffskapitän und Kommodore Anton v. Petz, S. M. Linienschiff „Kaiser“.

Linienschiffsleutnant Julius Steiskal, S. M. Linienschiff „Kaiser“.

Linienschiffsleutnant Hermann Freiherr v. Spaun, S. M. Panzerfregatte „EH. Ferdinand Max“.

Linienschiffsfähnrich Anton Kloss, S. M. Schraubenfregatte „Novara“.

Seekadett Ignaz Mader, S. M. Panzerfregatte „Drache“.

Seekadett Viktor Sambuchi, S. M. Schraubenfregatte „Novara“.

Provisorischer Seekadett Adolf Hlouschek, S. M. Schraubenfregatte „Novara“.

Provisorischer Seekadett Stefan v. Doimi, S. M. Schraubenfregatte „Novara“.

*b)* Italienische Flotte:

| | | |
|---|---|---|
| Mit „Rè d'Italia“ zu Grunde gegangen: | 27 Offiziere, | 392 Mann |
| „ „Palestro“ „ „ „ | 11 „ | 206 „ |
| Auf Lissa gerettet und in Gefangenschaft: | — „ | 18 „ |

Ferner noch während der Schlacht:

| | | |
|---|---|---|
| Tote: | — Offiziere | 7 Mann |
| Schwer Verwundete: | — „ | 8 „ |
| Leicht „ | 4 „ | 28 „ |
| Summe: | 42 Offiziere, | 659 Mann. |

Die einzelnen Schiffe hatten folgende Verluste erlitten:

| Gattung | Name des Schiffes | Anzahl der abgegebenen Schüsse | Anzahl der erhaltenen Treffer | Vom Stabe | | | | Von der Mannschaft | | | | Summe | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | gefangen | tot | Verwundet | | gefangen | tot | Verwundet | | gefangen | tot | Verwundet | |
| | | | | | | schwer | leicht | | | schwer | leicht | | | schwer | leicht |
| Panzerschiffe | „Rè d'Italia“ | ? | ? | . | 27 | . | . | 18 | 392 | . | . | 18 | 419 | . | . |
| | „Rè di Portogallo“ | ? | ? | . | . | . | 1 | . | 3 | 4 | 7 | . | 3 | 4 | 8 |
| | „Ancona“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Maria Pia“ | ? | ? | . | . | . | 2 | . | 1 | 2 | 15 | . | 1 | 2 | 17 |
| | „Castelfidardo“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „San Martino“ | 133 | ? | . | . | . | . | . | 3 | 2 | 2 | . | 3 | 2 | 2 |
| | „Principe di Carignano“ | ? | 24 | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Terribile“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Formidabile“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Palestro“ | ? | ? | . | 11 | . | . | . | 206 | . | . | . | 217 | . | . |
| | „Varese“ | | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Affondatore“ | 11 | 32 | . | . | . | 1 | . | . | . | . | . | . | . | 1 |
| Schraubenschiffe | „Maria Adelaide“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Duca di Genova“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Carlo Alberto“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Vittorio Emanuele“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Garibaldi“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Principe Umberto“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Gaëta“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „San Giovanni“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Raddampfer | „Governolo“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Guiscardo“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Ettore Fieramosca“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Messaggiere“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Esploratore“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Stella d'Italia“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Indipendenza“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Giglio“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Schraubenkanonenboote | „Montebello“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Vinzaglio“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | „Confienza“ | ? | ? | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Hospitalschiff | „Washington“ | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| | | . | . | . | 38 | . | 4 | 18 | 605 | 8 | 24 | 18 | 643 | 8 | 28 |
| | | | | | | | | | | | | 697 | | | |

Eine bemerkenswerte Tatsache bleibt es, daß die Anzahl der von den italienischen Schiffen abgegebenen Schüsse sich offiziell nicht konstatieren ließ, da in dieser Beziehung außer vom „Affondatore" nur noch vom „San Martino" offizielle Aufschreibungen vorhanden sind, während von den anderen Schiffen die in der Schlacht abgegebenen Schüsse mit den vor Lissa gemachten kumulativ angegeben werden. (Bericht der Untersuchungskommission etc. etc. Randaccio, II., Seite 202). Italienischerseits wird die Anzahl der während der Schlacht abgegebenen Schüsse der italienischen Flotte mit zirka 1500, die Anzahl der erhaltenen Treffer mit zirka 500 angegeben. (Randaccio, ebenda.)

Mit dem „Rè d' Italia" gingen zu Grunde: Linienschiffskapitän Emilio Conte Faà di Bruno, Kommandant;
- Fregattenkapitän Gustavo Barone Malaussena, II. Kommandant;
- die Linienschiffsleutnante: Tommaso Costa, Luigi Ferrari Alfredo Bosano, Giuseppe Serra;
- der Linienschiffs-Unterleutnant: Francesco Negri;
- die Guardie-marina: Camillo Scotti, Ernesto Selvaggio' Giustino Ivancich, Domenico Villa, Giovanni de Boni Ciro Chiesi, Leonardo Palmisani, Claudio Marullier,
- der Marineinfanterie-Unterleutnant: Napoleone Fowls;
- der Flottenchefarzt: Commendatore Luigi Verde;
- die Bordärzte: Orlando Sandoro, Carlo Cobucci, Arcangelo Pettinati;
- der Flottenzahlmeister: Cavaliere Maria Pagano;
- die Bordkommissäre: Giuseppe Benvenuto, Luigi Bonghi; Giovanni Battista Burnengo;
- die Maschinisten: John Walker, Richard Coombs;
- der Bordkaplan: Vincenzo Pizzonia;
- der Kammerdeputierte: Pier Carlo Boggio;
- der Marinemaler: Cavaliere Alessandro Caffi;
- der Lokallotse des Adriatischen Meeres.

Mit dem „Palestro" gingen zu Grunde: Fregattenkapitän Alfredo Cappellini, Kommandant;
- die Linienschiffsleutnante: Ernesto Viterbo. Vincenzo Cacciottolo, Aniello Lauro;
- die Linienschiffs-Unterleutnante: Emanuele Barbaro, Carlo Marullier;
- der Pilot 3. Klasse: Andrea di Agostino:

der Bordarzt: Ferdinando Garzilli;
der Auxiliararzt: Carlo Gloag;
der Bordkommissär: Pietro Ribaud;
der Maschinist: Giuseppe Banner.

Vom Stabe:

Leicht verwundet: Fregattenkapitän Emerico Acton vom „Rè di Portogallo“;
Linienschiffsleutnant Francesco Gregoretti vom „Affondatore“;
Linienschiffsleutnant Antonio Topputi von „Maria Pia“;
„ Alessandro Pinna von „Maria Pia“.

Die Havarien an den Schiffen waren auf beiden Seiten im allgemeinen nicht bedeutend. Das Linienschiff ausgenommen, dessen Abräumung und Notreparaturen 24 Stunden in Anspruch nahmen, war die ganze Eskadre vollkommen kampffähig geblieben. Von sonst erwähnenswerten Havarien wären nur hervorzuheben, daß — wie schon früher bemerkt — am Vorsteven des „Ferdinand Max“ beim Rammen des „Rè d'Italia“ eine Bugpanzerplatte verbogen worden war und daß von den Holzschiffen „Schwarzenberg“ und „Friedrich“ größere Lecks davongetragen hatten, die jedoch ihre Kampffähigkeit nicht beeinträchtigten, da das eindringende Wasser durch die Pumpen bewältigt werden konnte.

Italienischerseits waren „Rè d'Italia“ und „Palestro“ zu Grunde gegangen, „Formidabile“ tags vorher kampfunfähig geworden und in der Schlacht „Rè di Portogallo“, „Ancona“ und „San Martino“ (letztere beide übrigens hauptsächlich durch ihre Zusammenstöße) stark beschädigt worden; die ansehnliche Holzflotte dagegen ist infolge ihrer Untätigkeit vollkommen unversehrt geblieben.

Die Toten und Schwerverwundeten der österreichischen Flotte wurden noch am Abend des 20. ans Land gebracht und die notwendigsten Herstellungsarbeiten an den Schiffen in Angriff genommen, auf einigen im Laufe der Nacht Kohlen und Wasser eingeschifft; die Panzerfregatten „Habsburg“ und „Prinz Eugen“ sowie die Kanonenboote „Dalmat“ und „Velebich“ kreuzten von Sonnenuntergang an in den Gewässern der Insel.

Noch am selben Abend ging über Spalato das nachstehende Telegramm nach Wien ab:

Eskadrekommandant Kontreadmiral Tegetthoff an Seine Exzellenz den Ersten Generaladjutanten Seiner Majestät FML. Grafen Crenneville:

„Heute vormittag unter Lissa, feindliche Flotte 34 Schiffe stark, darunter „Affondatore“, 11 andere Panzerschiffe angetroffen. Im Verlauf des Kampfes mit Panzerfregatte „Erzh. Ferdinand Max“ eine große feindliche Panzerfregatte in den Grund gerannt, eine andere wurde in die Luft gesprengt. Linienschiff „Kaiser“, von vier feindlichen Panzerschiffen umgeben, verdrängte sie alle, rannte eines an, verlor Fockmast, Bugspriet, 22 Tote, 82 Verwundete. Gefallen: Linienschiffskapitän Erik af Klint und Heinrich Freiherr v. Moll, beide gleich bei Eröffnung des Gefechtes, dann Linienschiffsfähnrich Robert Proch. Schwer verwundet: Linienschiffsleutnant Josef Frank und Franz Freiherr v. Minutillo, Linienschiffsfähnriche Hugo Pogatschnigg und Ferdinand Gebhardt. Leicht verwundet: Linienschiffskapitän Karl Kern, Linienschiffsleutnant Julius Steiskal und Hermann Freiherr v. Spaun, Seekadett Ignaz Mader, Viktor Sambuchi, Eduard Hanslik, August Süss und Adolf Hlouschek. Kommodore v. Petz durch Holzsplitter sehr leicht im Gesicht verwundet. Von der Mannschaft, mit Ausnahme jener des Linienschiffes, 10 Tote, 42 Verwundete. Die Verwundungen auf dem Flaggenschiffe größtenteils vom Kleingewehrfeuer der sinkenden Fregatte. Havarien, mit Ausnahme jener des Linienschiffes, sehr gering. Eskadre vollkommen kampffähig, Mannschaft vom besten Geiste beseelt.

Nach zweistündigem Kampfe den Feind verdrängt, Lissa entsetzt; gestern sind vier feindliche Panzerfregatten in Lissa eingelaufen, wurden durch gut gezieltes Feuer der Strandbatterien aus dem Hafen getrieben, nachdem sie den Lloyddampfer „Egitto“ mit Granaten beschossen. Kommandant desselben, Linienschiffsleutnant Stratti, ließ das Schiff rechtzeitig versenken und verhinderte dadurch dessen Wegnahme. Drei Landungen bei Comisa wurden durch die Besatzung kräftig zurückgewiesen.“ —

Am 21. um $3^1/_2{}^h$ morgens war die ganze Flotte dampfklar, bis auf das Linienschiff, welches die notwendigen Herstellungen am Schlote erst bis abends beendigen konnte.

Bei Tagesanbruch meldete die Signalstation am Monte Hum, daß der Feind nicht mehr in Sicht sei und nur noch einige Rauchsäulen am fernen Horizont in Westnordwest zu bemerken wären, die aber endlich ganz verschwanden.

In den Vormittagsstunden trafen in Lissa 18 Mann der Bemannung des in den Grund gebohrten italienischen Panzerschiffes ein, die sich durch Schwimmen an die Küste der Insel gerettet hatten. Es wurde ihnen sofort an Wäsche und Kleidungsstücken alles Nötige verabfolgt und für ihre gute Unterkunft gesorgt. Von ihnen erst erfuhr man, daß die

gerammte feindliche Panzerfregatte der „Rè d'Italia" gewesen und daß Admiral Persano beim Erscheinen der kaiserlichen Flotte sich auf den „Affondatore" überschifft habe. Über das in die Luft geflogene Schiff waren ihre Aussagen abweichend; erst nachträglich, durch italienische Zeitungsberichte, brachte man in Erfahrung, daß es der „Palestro" gewesen war.

Bald nach Mittag erschien der Lloyddampfer „Venezia" aus Zara bei der Eskadre mit einem Telegramm Seiner Majestät des Kaisers, welches der Eskadrekommandant mit dem nachstehenden Tagesbefehl sofort zur Kenntnis der Eskadre brachte:

Eskadrebefehl Nr. 92.

Lissa, 21. Juli 1866.

„Ich habe bereits gestern mit Signal der Eskadre meine Anerkennung für die Waffentat ausgesprochen, welche die Marine mit goldenen Lettern in ihre Annalen eintragen kann.

Wir sind einem übermächtigen Feinde gegenüber gestanden und doch ist es der heldenmütigen und aufopfernden Pflichterfüllung von Seite der Kommandanten, Offiziere und Mannschaften gelungen, die seit mehreren Tagen bedrohte und belagerte Insel Lissa zu entsetzen, dem Feinde bedeutende Verluste und Schäden beizubringen und die gegnerische Flotte zu bewegen, vorläufig diese Gewässer zu verlassen.

Wir können stolz sein auf den gestrigen Tag und wenn wir das nächste Mal dem Feinde begegnen, mit dem Bewußtsein in den Kampf gehen, daß seine Überlegenheit an Schiffen und Geschützen in Zahl und Kaliber durch die Tüchtigkeit österreichischer Seeleute aufgewogen wird.

Wenngleich ich die Relationen der einzelnen Schiffe abwarten muß, um alle hervorragenden verdienstlichen Leistungen zu würdigen und zur hohen Kenntnis zu bringen, so glaube ich doch einer Pflicht nachzukommen und dem innersten Gedanken der Flotte Ausdruck zu geben, wenn ich heute schon Kommodore v. Petz und Linienschiffskapitän Baron Sterneck als solche namhaft mache, die jedenfalls zu den Tapfersten unter den Tapferen zählen und Gelegenheit gefunden haben, Großes zu leisten.

Die Namen jener unserer Waffenbrüder, welche die Allerhöchste Anerkennung für die Leistungen der Flotte, die wir anhoffen dürfen, mit ihrem Blut und Leben bezahlt haben, werden wir in dankbarer treuer Erinnerung bewahren.

Hurrah! der Kaiser

Gez. v. Tegetthoff m. p., Vizeadmiral."

Nachtrag:

„Mit dem Gefühle der wärmsten Dankbarkeit für den mir zu teil gewordenen unverdienten Beweis Allerhöchster huldreicher Gnade und mit dem Bewußtsein, daß ich diese nur den ausgezeichneten, tapferen Leistungen der Kommandanten, Offiziere, Kadetten und Mannschaften schulde, die ich die Ehre habe zu kommandieren, bringe ich das nachstehende, soeben eingelangte Telegramm zur Kenntnis der Flotte:

Der Kaiser an Vizeadmiral v. Tegetthoff in Lissa!

Ich ernenne Sie zum Vizeadmiral.

Den Offizieren und der Mannschaft Meiner tapferen Flotte Meinen Dank.

Ich erwarte Ihre Auszeichnungsanträge.

Gez. Franz Joseph m. p.“

Als am „Ferdinand Max“ die Kommandoflagge des Admirals vom Kreuztop niedergeholt wurde und dafür am Vortop in die Höhe ging, begrüßt mit einem Kanonensalut von 15 Schüssen, da erzitterte die Luft von den tausendstimmigen Hurrahs der Mannschaften, in welche zugleich die Salutschüsse der Eskadre einfielen, denn allgemein und tief empfunden war die Freude über diese so ehrenvolle, wohlverdiente Auszeichnung des geliebten Führers.

Um 5h p. m. wurden die gefallenen Waffengefährten unter dem Donner der Geschütze zu Grabe getragen,[1]) die Schwerverwundeten auf den Lloyddampfer „Venezia“ eingeschifft, der sie nach Spalato und Zara überführte.

Die nach den Gewässern des Kampfplatzes entsendeten Schiffe „Elisabeth“ und „Dalmat“ kehrten zurück, ohne Schiffbrüchige gefunden

[1]) Die einfache, jedoch gerade infolge der sie begleitenden Umstände in ihrer Wirkung um so ergreifendere Totenfeier wird gewiß noch allen, die Zeugen derselben waren, in Erinnerung geblieben sein. Alle Schiffe hatten Detachements ans Land geschickt, auch von der Inselbesatzung war eine Marineinfanteriekompagnie ausgerückt. Linienschiffskapitän Faber kommandierte den Kondukt. Die ganze Eskadre hatte die Flagge auf halben Top, „Novara“ und „Drache“ gaben Totensalven. In dem kleinen Kirchlein von S. Girolamo lagen die Leichen der Gefallenen, fast alle noch in den Kleidern, die sie während der Schlacht getragen, einige, die ganz zerrissen oder verstümmelt waren, in Kotzen gehüllt. Die zwei Linienschiffskapitäne sowie Linienschiffsfähnrich Proch lagen auf den Stufen des Altars. Die Leichen wurden zu zweien und dreien in große Särge gegeben, die man in aller Eile angefertigt hatte, und diese von

zu haben und brachten nur aufgefischte Boote sowie sonstige Schiffsausrüstungsgegenstände mit.

Das Linienschiff war inzwischen mit seinen Arbeiten fertig geworden, die Forts des Hafens von S. Giorgio hatten ihre Schäden gleichfalls, so gut es ging, ausgebessert und die Geschütze wieder in stand gesetzt; vom Feinde war den ganzen Tag über nichts mehr zu sehen, somit auch keine Veranlassung mehr vorhanden, in dem an Ressourcen jeder Art armen Lissa länger zu verbleiben.

Die Flotte war um $8^1/_2{}^h$ abends wieder in kampfbereitem Zustande und ging um diese Zeit — mit Ausnahme der beiden Schraubenschoner „Kerka“ und „Narenta“, die zur Disposition des Inselkommandanten zurückblieben — in ihrer gewohnten Formation mit Nordwestkurs in See, um wieder auf ihre Operationsbasis zurückzukehren.

Am 22. Juli, abends $10^h$, ankerte dieselbe auf der Rhede von Fasana, vollzählig, wie sie dieselbe vor drei Tagen verlassen hatte.

Den nächsten Morgen um $7^h$ kam der Raddampfer „Sta. Lucia“ mit dem Hafenadmiral und Festungskommandanten von Pola, Vizeadmiral Baron Bourguignon, auf die Rhede hinaus, um den siegreichen Führer der Eskadre namens der Marine zu beglückwünschen und salutierte bei dieser Gelegenheit die „Lucia“ zuerst die Flagge des Siegers von Lissa.

Um $11^h$ a. m. überschiffte sich Vizeadmiral v. Tegetthoff vom „Ferdinand Max“ auf den „Greif“, da ersterer nach Pola abgehen mußte, um gedockt und repariert zu werden. Dasselbe war mit dem Linienschiff der Fall, der Rest der Eskadre ergänzte inzwischen seine Kohlen- und Munitionsvorräte und nahm die notwendig gewordenen Reparaturen vor.

---

Matrosen getragen. Unter den Klängen des Beethoven-Trauermarsches setzte sich der lange Zug in Bewegung. Vizeadmiral v. Tegetthoff mit einer großen Suite von Offizieren folgten. Auf einer kleinen Anhöhe unweit der Kirche, die einen freien Ausblick auf den Hafen bietet, war ein großes Massengrab gegraben, das die sterblichen Überreste dieser Tapferen aufzunehmen bestimmt war und welches heute mit dem von der Marine ihren gefallenen Kameraden gewidmeten Denkmal geziert ist. Nach vollzogener Einsegnung und nachdem der Admiral noch einige dem Augenblick angepaßte und zu Herzen gehende Worte gesprochen hatte, wurden die Särge zugeschüttet. Die Marineinfanteriekompagnie gab die üblichen Dechargen, alle Schiffe der Flotte eine Grabsalve. Als der Vizeadmiral auf dem Rückwege die Front der ausgerückten Mannschaften passierte, war er der Gegenstand einer ebenso spontanen als herzlichen Ovation und die stürmischen Hurrahs, die ihm ausgebracht wurden, gingen mit auf die Inselbevölkerung über. A. d. V.

# 9. Kapitel.

Die Kämpfe der einzelnen Schiffe: *A.* Österreicher: I. Division (Panzerschiffe). II. Division (schwere Holzschiffe). III. Division (Kanonenboote). Raddampfer. *B.* Italiener: Panzerschiffe. Holzschiffe.

Wir haben im vorigen Kapitel die Beschreibung der Schlacht von Lissa, um den Zusammenhang und den Überblick des Ganzen nicht zu beeinträchtigen, mehr in allgemeinen Umrissen gegeben und nur jene Momente eingehender behandelt, welche gewissermaßen die Hauptphasen derselben bilden.

Im nachstehenden soll nun die Tätigkeit der einzelnen Schiffe in dieser denkwürdigen Schlacht etwas ausführlicher geschildert sowie auch der besonderen Vorfallenheiten Erwähnung getan werden, die sich im Verlaufe der Aktion an Bord derselben zugetragen haben und welche anzuführen aus dem oben angegebenen Grunde bis jetzt unterlassen wurde. Es muß jedoch gleich anfangs betont werden, daß es ungemein schwierig, ja in vielen Fällen geradezu unmöglich ist, die Bewegungen der einzelnen Schiffe während der Melee derartig zu verfolgen, um stets mit Bestimmtheit angeben zu können, welche Schiffe es waren, die in den verschiedenen Einzelnengagements einander gegenüber standen.

Wir haben uns der Mühe unterzogen, an der Hand der österreichischen und italienischen Berichte den diesbezüglichen Angaben über die Bewegungen der einzelnen Schiffe nachzugehen und versucht, durch wiederholte genaue Vergleiche derselben wo möglich einen Zusammenhang zwischen ihnen herauszufinden, müssen aber leider gestehen, daß uns dies nur in einigen wenigen Fällen mit Sicherheit gelang, wogegen wir bei der Mehrzahl auf solche Hindernisse stießen, daß wir von unserem Vorhaben abstehen mußten, da die gegenseitige Darstellungsweise eine derartige ist, daß eine Übereinstimmung oder Deckung absolut nicht erzielt werden konnte.

Auf beiden Seiten berichten die Schiffskommandanten wiederholt von Rammversuchen, die sie entweder selbst unternahmen oder die gegen sie gerichtet waren, desgleichen von gegebenen und empfangenen Breitseiten, ohne daß sie jedoch — mit äußerst geringen Ausnahmen —

hinreichende Anhaltspunkte zu geben im stande wären, um den Namen des Schiffes herauszufinden, mit welchem sie es bei dieser oder jener Gelegenheit zu tun hatten, und dies letztere wird um so schwieriger, als die Situationen zu oft und zu rasch abwechselten.

War schon mit Ausnahme der Farbe des Schiffsanstriches — bei den Österreichern schwarz, bei den Italienern grau — und der Flaggengala überhaupt kein weiteres Merkmal geboten, Freund und Feind voneinander zu unterscheiden, so war dies noch viel weniger zwischen den einzelnen Schiffen selbst möglich. Nur die österreichischen Panzerschiffe konnten infolge der glücklichen Idee, den Schlot verschiedenartig zu bemalen, einander von weitem erkennen. Es scheint, daß bei den Italienern für die Panzerschiffe ähnliche Erkennungszeichen nicht bestanden, da auf italienischer Seite in vielen Fällen nicht mit Bestimmtheit angegeben wird, wen man in diesem oder jenem Moment als Freund zur Seite hatte.

Es lassen sich daher mit Sicherheit bloß die Bewegungen der ganzen Gruppen, sodann von einzelnen Schiffen nur die jener verfolgen, welche sich entweder durch ihre besonderen Affären — wie „Ferdinand Max", „Rè d'Italia", „Palestro", „Rè di Portogallo" — oder aber durch ihre beiden kämpfenden Teilen erkennbare Form — wie das Linienschiff „Kaiser" und das Widderschiff „Affondatore" auszeichneten. Betreffs aller anderen gelten nur Vermutungen mit einem größeren oder geringeren Grade von Wahrscheinlichkeit, zu welcher hauptsächlich die jeweilige Situation führt, aber auch dies nur in einigen Fällen, da von dem Moment, wo die taktische Formation aufgehört hatte und die Melee an ihre Stelle getreten war, die Positionen der Schiffe, wie schon erwähnt, sich zu oft und zu rasch veränderten.

Zum Schlusse sei hier noch bemerkt, daß der Vollständigkeit und des Zusammenhanges halber sich einige Wiederholungen aus dem vorigen Kapitel nicht umgehen ließen.

## Die Kämpfe der einzelnen Schiffe.

### A. Österreicher.

#### I. Division (Panzerschiffe).

**„Erzh. Ferdinand Max"** — Flaggenschiff des Kontreadmirals v. Tegetthoff — Kommandant Linienschiffskapitän Freiherr v. Sterneck — durchbrach um $10^h$ $50^m$ a. m. an der Spitze der Panzerdivision die feindliche Schlachtlinie, in das große Intervall zwischen dem dritten

und vierten Schiffe derselben — „Ancona“, Rè d'Italia — eindringend und kehrte, nachdem die Division über die feindliche Aufstellung hinausgekommen war und mit Gegenmarsch gewendet hatte, sofort zum erneuerten Angriffe zurück.

Wie schon im vorigen Kapitel erwähnt, rammte derselbe binnen kurzem zwei feindliche Panzerschiffe (wahrscheinlich „Rè d'Italia“ und „Palestro“), jedoch beidemale ohne durchschlagenden Erfolg, worauf es ihm endlich gelang, gegen $^1/_2 12^h$ den „Rè d'Italia“ durch einen fast senkrechten Rammstoß zum Sinken zu bringen. Gleich darauf selbst von einer in der Nähe befindlichen italienischen Panzerfregatte bedroht, wich er dem ihm zugedachten Stoße geschickt aus und beteiligte sich dann noch lebhaft bis zum Ende der Melee am Kampfe.

In richtiger Erkenntnis des Umstandes, daß sich die Artillerie des Schiffes, weder der Zahl noch dem Kaliber der Geschütze nach, in einem günstigen Verhältnisse zu dem Panzer des Gegners befand, nahm der Kommandant Linienschiffskapitän Freiherr v. Sterneck beim Manövrieren auf die eigene Batterie weniger Rücksicht und verlegte sich mehr auf das Rammen, um auf diese Weise die Hauptstärke seines Schiffes soviel als möglich auszunützen. Nichtsdestoweniger gelang es den beiden Batterien dennoch, ab und zu eine gute konzentrierte Lage anzubringen und insbesondere hatten die Blockhausgeschütze des öfteren Gelegenheit, aus der nächsten Nähe wirken zu können.

Unmittelbar vor dem Rammen wurde jedesmal die Deckmannschaft sowie die erste Enterabteilung zur Enterung gerufen, da man nicht wissen konnte, ob die Schiffe nicht vielleicht doch aneinander hängen bleiben würden; aber in keinem Falle kam es zu einer wirklichen Enterung, weil dieselben stets noch im vollen Gebrauche ihrer Maschinen blieben und hiedurch keine Möglichkeit geboten war, das gegnerische Schiff für eine Zeit festzuhalten. Die Entfernung erfolgte hier ebenso schnell als die Annäherung stattgefunden hatte; zwischen Anprall und Trennung verstrichen nur wenige Minuten.

Es zeigte sich auch, daß die Stöße in schiefer Richtung zwar bedeutende Havarien verursachten, jedoch keineswegs den beabsichtigten Zweck — das Sinken des feindlichen Schiffes — herbeiführten, trotzdem sie beidemale mit großer Wucht erfolgten und von dem Maschinenpersonale, darin gewiß dem unbefangensten und kompetentesten Richter, als in gleicher Stärke mit dem dritten angegeben wurden. Während den Zusammenstößen unterhielt man auf beiden Seiten ein kurzes aber heftiges Kleingewehrfeuer und wurde der Ordonnanzoffizier des Eskadre-



LINIENSCHIFFSKAPITÄN

MAX FREIHERR v. STERNECK

FLAGGENKAPITÄN, KOMMANDANT S. M. SCHIFFES »ERZH. FERDINAND MAX«.

K. K. HOF- UND STAATSDRUCKEREI.



LINIENSCHIFFSKAPITÄN

MAX FREIHERR v. STERNECK,

FLAGGENKAPITÄN, KOMMANDANT S. M. SCHIFFES »ERZH. FERDINAND MAX«.



kommandanten Linienschiffsleutnant Freiherr v. Minutillo beim zweiten Zusammenstoße mit dem „Rè d'Italia" durch eine Gewehrkugel am rechten Handgelenke schwer verletzt.

Auch die Erbeutung der Flagge des „Palestro" geschah unter heftigem Kleingewehrfeuer und war ein Bravourakt ersten Ranges. Als die Besangaffel mit der riesigen Trikolore auf das Vorkastell des „Erzh. Ferdinand Max" stürzte, gewahrte dies als einer der ersten der Admiral selbst. „Wer holt die Flagge?" hörte man in diesem Moment die energische Stimme Tegetthoffs. Steuermann 3. Klasse Nicolo Carcovich, welcher zur ersten Enterabteilung gehörig, eben nach vorne geeilt war, stürzte sofort aufs Vorkastell, erfaßte dort die Flaggenleine, welche in einem großen Bogen herüberhing, in der Absicht, dieselbe zu zerreißen oder zu zerschneiden, um mit dem laufenden Part die Flagge an sich zu holen. Nach einem vergeblichen Versuche machte er dann die Flaggenleine an einer in der Nähe befindlichen Belegklampe fest, so daß, als die Schiffe sich voneinander trennten, die Flagge als Trophäe auf dem „Erzh. Ferdinand Max" zurückblieb. Unter den tosenden Beifallsrufen der Offiziere und Mannschaft brachte er diese kostbare Beute dem Admiral, der ihm freundlich auf die Achsel klopfte und für seine wackere Tat belobte.[1])

Kurz nachdem sich beide Schiffe getrennt hatten, drang aus der Nähe eine Granate durch die Deckbordwand an Steuerbord, dieselbe auf eine Länge von beiläufig 5 bis 6 Fuß und 3 Fuß Tiefe zertrümmernd und tötete den Marineinfanteriegemeinen Kanczuk. Der zweite Kommandant Linienschiffsleutnant Freiherr v. Spaun, wurde durch die Knochensplitter desselben leicht verwundet. Es muß als ein wahres Glück bezeichnet werden, daß diese Granate nicht einige Minuten früher eindrang, da sonst die Verluste des „Erzh. Ferdinand Max" ganz erhebliche gewesen wären. Sie kam ungefähr auf der Höhe der beiden vorderen Lucken, in deren Nähe sowie auf den Gretings derselben sich eben die zurückgerufene erste Enterabteilung — größtenteils Marineinfanteristen — befand, welch letztere sich schiebend und drängend wieder auf ihre Gefechtsposten in die Batterie begaben. Der Marineinfanteriegemeine Kanczuk war zufällig der letzte und stand, sein Bajonett versorgend, noch

[1]) Steuermann Carcovich erhielt die goldene Tapferkeitsmedaille und genoß die hohe Auszeichnung, die von ihm erbeutete Flagge zuerst Seiner k. k. Hoheit dem Erzherzog-Marschall in dessem Hauptquartier in Cormons und sodann später Seiner Majestät dem Kaiser in der Hofburg zu Wien überreichen zu dürfen.

bei der Lucke, als ihn ein großes Sprengstück der Granate mitten in den Unterleib traf und in Stücke zerriß.

Ungefähr eine Viertelstunde später erfolgte der verhängnisvolle Stoß des „Erzh. Ferdinand Max" gegen den „Rè d'Italia". Als dieser gesunken, war, wie bereits erwähnt, der erste Gedanke Tegetthoffs und seiner Umgebung der, Hilfe zu leisten und den in der unmittelbaren Nähe des Admiralschiffes vorbeitreibenden Schiffbrüchigen Boote und sonstige Gegenstände zum Anklammern zukommen zu lassen. So sehr war alles unter der unmittelbaren Leitung des Admirals damit beschäftigt und in Anspruch genommen, daß man erst ziemlich spät die drohende Bewegung eines italienischen Panzerschiffes bemerkte, welches von backbord achter herankam und dem „Erzh. Ferdinand Max" das gleiche Schicksal bereiten zu wollen schien. Das kaiserliche Admiralschiff war eben in seiner Rückwärtsbewegung gestoppt und zur Erlangung der nötigen Steuerfähigkeit in Fahrt nach vorwärts gebracht worden, gehorchte aber noch langsam dem Steuer und der Maschine. Rasch gefaßt, ließ nun Linienschiffskapitän Freiherr v. Sterneck zuerst etwas nach steuerbord ausbiegen, sodann rasch das Ruder backbord am Bord gebend aufluven, um sich in eine möglichst parallele Richtung zum Gegner zu bringen und sodann die Maschine rückwärts arbeiten. Der Erfolg dieses brillant ausgeführten Manövers war, wie wir bereits im vorigen Kapitel erzählt haben, ein so vollständiger, daß beide Schiffe einander bloß streiften und langsam vorüberglitten.

Der „Erzh. Ferdinand Max" war in dieser Affäre sehr vom Glücke begünstigt, denn allgemein war damals die Anschauung an Bord, daß einen Moment später oder wenn der italienische Kommandant den ernsten Willen zum Rammen gehabt und nicht, wie es wahrscheinlich ist, durch eine drohende Bewegung des in der Nähe befindlichen „Prinz Eugen" (siehe Seite 247) veranlaßt, im letzten Momente ein bloßes Ausweichmanöver ausgeführt hätte, bei der Nähe, in der man sich befand, ein Zusammenstoß zwischen den beiden Schiffen unfehlbar hätte erfolgen müssen.

Während sich dieselben mit ihren Backbordseiten passierten, kamen sie während zwei bis drei Minuten langschiffs so nahe aneinander zu liegen, daß vom Backbordbuganker des „Erzh. Ferdinand Max" eine Schaufel abgebrochen wurde und die Geschütze der Backbordbatterie, welche eben vorher gefeuert hatte, beim Laden nicht bedient werden konnten, da die Setzer an die feindliche Bordwand stießen. Man erwartete auf dem „Erzh. Ferdinand Max" eine verheerende Lage von Seite des Gegners, doch fielen,

wie wir bereits erwähnt haben, nur einige Schüsse, deren Rauch durch die Stückpforten drang; von Geschossen oder deren Splittern hatte man nichts zu leiden, so daß man zu der Annahme berechtigt ist, daß die Geschütze in der Hast nur blind geladen wurden.[1]) Möglich, daß sich das italienische Schiff betreffs der Batterie in einer ähnlichen Lage befand wie das österreichische. Die beiden Schiffe trennten sich hierauf ohne weitere Feindseligkeiten. Obschon alle Enterabteilungen gerufen worden waren, da es diesmal allen Anschein hatte, daß die Schiffe aneinander hängen bleiben würden und es zu einer Enterung kommen müsse, fand dieselbe aus den bereits erklärten Gründen ebenfalls nicht statt.

Zum Schlusse des gegenseitigen Kampfes der beiden Panzerflotten, während sich die kaiserliche Eskadre auf das Signal des Admirals sammelte, fand der „Erzh. Ferdinand Max“ noch einmal Gelegenheit, aktiv vorzugehen. Er beteiligte sich gegen $1^h$ nebst „Kaiser Max“ an der Jagd auf den brennenden „Palestro“, welche Bewegung jedoch bald wieder aufgegeben wurde, weil dieser noch rechtzeitig von seiner eigenen Flotte aufgenommen und in Sicherheit gebracht wurde, übrigens eine weitere Annäherung an das stark brennende Schiff aus Sicherheitsgründen nicht mehr rätlich schien.

Was die während der Schlacht erlittenen Havarien des „Erzh. Ferdinand Max“ anbelangt, so waren dieselben im allgemeinen von keiner großen Bedeutung. Vornehmlich hatten die ungepanzerten Teile desselben, die Deckbordwände, die Deckplanken, in welche ganze Furchen gerissen und Späne herausgetrieben waren, der noch ungepanzerte Turm, in welchem viele Sprengstücke von Granaten steckten sowie seine sämtlichen Maste und Boote gelitten, dagegen waren merkwürdigerweise trotz des öfteren Rammens die Struktur des Schiffes sowie die Maschine ohne nennenswerte Havarien geblieben.

---

[1]) Diese Tatsache wird italienischerseits ganz verschwiegen. Wir vermochten die im österreichischen Generalstabswerk Seite 75 angeführte, angeblich vom Linienschiffskapitän Piola herstammende Erklärung nirgends zu finden. Auch der sonst so gewissenhafte und in seinen Schilderungen der italienischen Vorgänge unparteiische Geschichtsschreiber Randaccio erwähnt dieselbe nicht speziell, sondern schreibt diesbezüglich (Band II, Seite 202) nur: „....che i bastimenti italiani taluna volta tirassero a sola polvere è fola“ etc. etc. Und dennoch fand dieses Ereignis statt und der Verfasser, damals Divisionskommandant der Backbordbatterie des „Erzh. Ferdinand Max“, war selbst Augenzeuge desselben. Er erinnert sich noch heute lebhaft des Eindruckes davon sowie des allgemeinen Erstaunens, als, nachdem sich der dichte, in die Batterie gedrungene Rauch etwas verzogen hatte, niemand verletzt worden und auch keine materielle Beschädigung sichtbar war. A. d. V.

Wie sich nachträglich bei der in Pola vorgenommenen Dockung herausstellte, war der Stoß nicht genau senkrecht erfolgt (siehe Skizze IV) und der Bug $6^1/_2$ Fuß tief in die Backbordseite des „Rè d'Italia" eingedrungen. Das in diesen gerissene Loch wurde auf 136·41 Quadratfuß, von welchen 78·82 Quadratfuß unter der Wasserlinie, berechnet.

Die Schneide des Rammstevens des „Erzh. Ferdinand Max" war damals noch nicht aus einem Stücke, sondern nur durch die Vereinigung der Panzerplatten, welche den Bug bekleideten und vorne sich aneinander fügten, gebildet. Durch die dreimal mit aller Wucht geführten Stöße begannen sich die Platten zu trennen und aufzuschürfen, während die darunterliegenden Plankenenden zersplitterten. Dies und einige herausgeschleuderte Bolzenköpfe verursachten das Lecken des Schiffes. Nach dem ersten Stoße war der Pumpensood plötzlich um drei Zoll, nach dem zweiten um fünf Zoll gestiegen, während er nach dem dritten nur unmerklich zugenommen hatte, so daß die Pumpen zur Bewältigung desselben völlig ausreichten.

Maschine und Kessel hatten, wie schon früher erwähnt, keine einzige wesentliche Havarie erlitten, nur lockerten sich bei den Stößen die Stopfbüchsen etwas, so daß Dampf durchdrang, schlossen sich jedoch wieder von selbst. Bei der großen Stopfbüchse am Stevenrohre lockerte sich die Packung derart, daß ein starker Wasserstrahl eindrang, der indes, nachdem man die Stopfbüchse um einen Zoll angezogen hatte, wieder aufhörte. Der beste Beweis, wie wenig das Schiff trotz der wiederholten Rammstöße im ganzen gelitten hatte, ist, daß die Maschinenunterlagen sich nicht im mindesten bewegt hatten und beim Gange der Maschine keine Spur von einer Störung bemerkbar war.

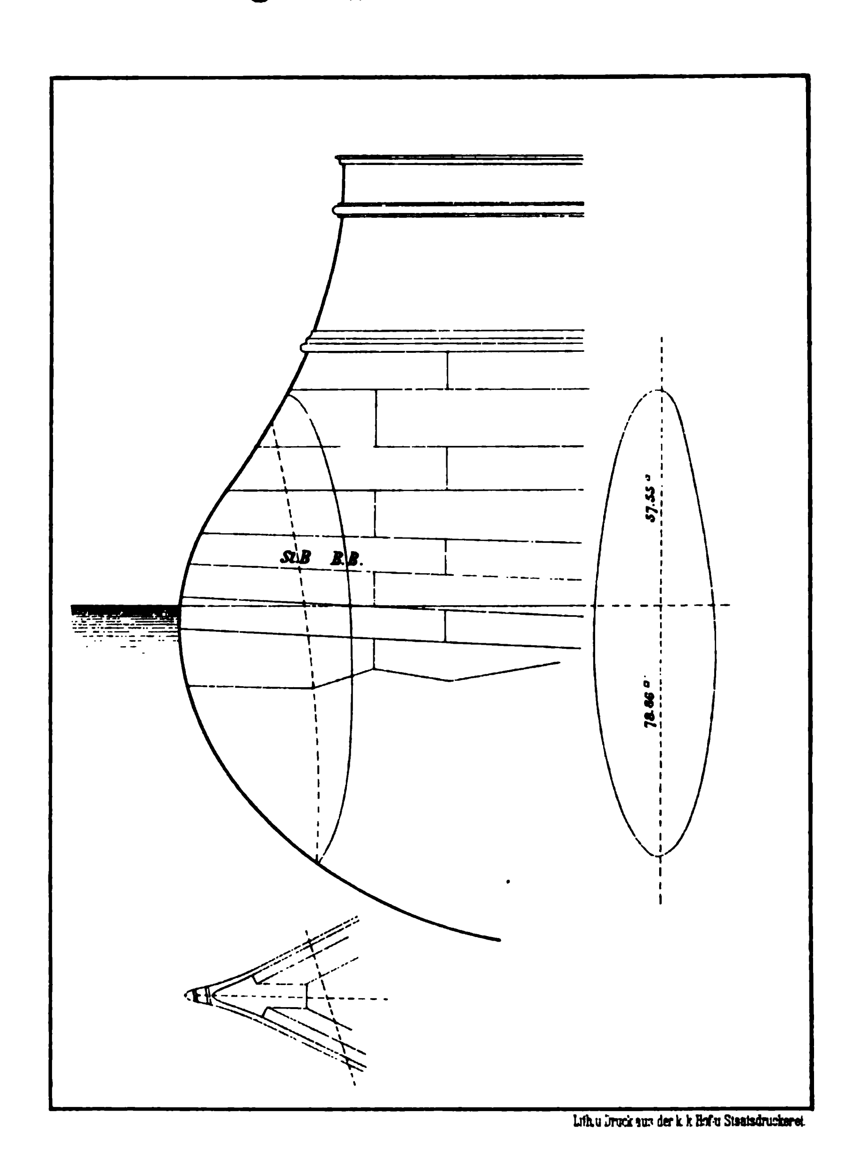
Die Panzerung bewährte sich vollkommen; von derselben waren nur vier Platten beschädigt; ein schief auftreffendes Projektil hatte eine derselben vollkommen durchdrungen und war das siebenzöllige Stahlgeschoß in der Bordwand stecken geblieben.

Einige leichte Reparaturen, die Ausbesserung der zersplitterten Plankenenden unter den vorderen Panzerplatten und der gequetschten Schneide des Rammstevens waren genügend, um das Schiff wieder vollkommen kampf- und rammfähig zu machen.

„Erzh. Ferdinand Max" hatte 156 Schüsse abgegeben und 42 Treffer erhalten. Vom Stabe waren 1 Offizier schwer, 1 leicht verwundet; von der Mannschaft 1 Toter, 1 schwer und 4 leicht Verwundete.

**Habsburg** — Linienschiffskapitän Faber — zum linken Flügel gehörig, drang backbord vom Admiralschiff durch die feindliche Linie und

# S. M. Panzerfregatte „EH. Ferdinand Max“ im Dock.




Lith. u. Druck aus der k. k. Hof- u. Staatsdruckerei

beschoß im Vereine mit „Salamander“ und „Kaiser Max“ zuerst die Teteschiffe des Kontreadmirals Vacca. Nach der Wendung und Rückkehr zum Angriffe hielt sich „Habsburg“ anfänglich in der Nähe des Admiralschiffes und versuchte einige Male Rammstöße gegen feindliche Schiffe anzubringen, die jedoch von diesen vermöge ihrer Schnelligkeit und Steuerfähigkeit stets verhindert wurden. „Habsburg“ befand sich einmal vom Flaggenschiff und dem Gros der Panzerschiffe getrennt in einer ziemlich kritischen Lage; es gelang ihr aber durch das Versuchsmanöver zum Rammen sich wieder mit den Ihrigen zu vereinen.

Die Havarien des Schiffes waren nicht von Belang und hatte dasselbe auch keine Toten und Verwundeten. „Habsburg“ hatte 170 Schüsse abgegeben und 38 Treffer erhalten.

**Kaiser Max** — Linienschiffskapitän Ritter v. Gröller — linker Flügel, eröffnete beim ersten Anlauf sein Feuer mit der Backbordbatterie gegen die italienischen Teteschiffe des Kontreadmirals Vacca, empfing das ihrige und wendete sodann über Backbord, sofort gegen ein feindliches Panzerschiff („Rè d'Italia“?), um dasselbe zu rammen; dieses war jedoch schneller und steuerfähiger als „Kaiser Max“. Derselbe konnte nur zwei konzentrierte Lagen mit der Steuerbordbatterie anbringen, worauf er dann Jagd auf ein kleineres Panzerschiff („Palestro“?) machte, das die Linie verließ, jedoch vom „Kaiser Max“ noch eine konzentrierte Lage ins Heck bekam. Eine weitere Verfolgung desselben mußte er auf das Signal: „1. Division Holzdivision unterstützen“, einstellen.

Wahrscheinlich geschah es bei dieser Gelegenheit, daß sich „Kaiser Max“ im Vorbeipassieren gegen den „Rè d'Italia“ wandte und ihm jene verhängnisvolle Breitseite beibrachte, die dessen Steuer unbrauchbar machte.

„Kaiser Max“ kämpfte dann noch mit dem letzten Schiffe der feindlichen Mittelgruppe, dem „San Martino“, gegen welches sich auch der „Don Juan“ gewendet hatte, beschoß sodann noch die feindliche Queuegruppe und vereinigte sich hierauf mit dem Flaggenschiffe. Der nach dem Signal „Sammeln“ dem „Kaiser Max“ erteilte Befehl, den brennenden „Palestro“ zu nehmen, konnte, wie schon bei „Erzh. Ferdinand Max“ bemerkt wurde, nicht mehr ausgeführt werden.

Im ganzen gab „Kaiser Max“ 15 konzentrierte Lagen und zweimal Vormeisterfeuer ab, 217 Schüsse und erhielt 28 Treffer.

Havarien unbedeutend, vom Stabe niemand, von der Mannschaft 1 schwer und zwei leicht verwundet.

**Don Juan d'Austria** — Linienschiffskapitän Wiplinger — rechter Flügel, durchbrach bei Beginn der Schlacht achter vom 4. Schiff — „Rè d'Italia" — die feindliche Linie und engagierte sich nach vollzogener Wendung dem Flaggenschiffe folgend, mit den Schiffen der Mittelgruppe „Palestro" und „San Martino", Breitseiten gebend und empfangend. Mit letzterem scheint „Don Juan" einige Zeit im Einzelkampfe gestanden zu sein, während welcher sich das italienische Schiff vergeblich bemühte, ihn zu rammen, denn so wie es einen Anlauf hiezu nahm, fiel „Don Juan" gleichzeitig mit ihm ab, seine Breitseite abfeuernd. Später mit anderen feindlichen Panzerfregatten der Queuegruppe im Kampfe und hart bedrängt, machte ihm „Kaiser Max" Luft. Als sich das Linienschiff „Kaiser" gegen Lissa zurückzog und hiebei vom „Affondatore" angegriffen wurde, kamen ihm „Don Juan" und „Prinz Eugen", welche seine bedrängte Lage gewahrten, zu Hilfe und unterhielten ein lebhaftes Feuer gegen den „Affondatore", unbekümmert um die feindlichen Panzerschiffe, welche auf das Signal Kontreadmirals Vacca sich sammelten und hiebei in ihre Nähe kamen. „Don Juan" erhielt bei dieser Gelegenheit vom „Affondatore", der seine 300pfünder ununterbrochen feuern ließ, einen Schuß in eine Panzerplatte zwischen zwei Stückpforten, einen zweiten in die Panzerung einen Fuß unter der Wasserlinie, endlich einen dritten in den Bugsprietstuhl, der diesen zerschmetterte.

„Don Juan" feuerte 277 Schüsse ab und erhielt 41 Treffer. Mannschaftsverluste 1 Toter, 4 leicht Verwundete.

**Prinz Eugen** — Linienschiffskapitän Barry — rechter Flügel, durchbrach ebenfalls im Intervall zwischen „Rè d'Italia" und „Palestro" die feindliche Linie und warf sich nach vollzogener Wendung im Vereine mit dem Flaggenschiff auf die feindliche Mittelgruppe.

Nach dem Eintreten der Melee passierten in sehr kurzen Intervallen an jeder Seite des „Prinz Eugen" feindliche Panzerfregatten, die ihr Feuer auf ihn richteten; ein Geschoß zertrümmerte die Gallionsfigur und beschädigte die Verlängerung des Vorstevens, andere Geschosse trafen Panzerplatten, denen sie indes keinen Schaden anrichteten. „Prinz Eugen" erwiderte das Feuer des zirka 2 Kabel entfernten Feindes mit zwei Breitseiten. Fast gleichzeitig passierte der „Affondatore", beschoß den „Prinz Eugen" von achter, erreichte jedoch keinen Erfolg, da der Schuß in das Wasser ging.

Unmittelbar nachdem das kaiserliche Admiralschiff den tödlichen Stoß gegen den „Rè d'Italia" geführt und um klar zu kommen, seine Maschine nach „rückwärts" angesetzt hatte, bemerkte „Prinz Eugen" ein

feindliches Panzerschiff, das auf dasselbe lossteuerte. Linienschiffskapitän Barry, befürchtend, daß der „Erzh. Ferdinand Max" nicht die nötige Manövrierfähigkeit haben werde, um dem nun andringenden Feind rechtzeitig begegnen zu können, ließ mit voller Kraft vorwärts arbeiten, um womöglich den Gegner zu rammen. Dieser schien indes die Absicht zu merken, wandte allsogleich nach backbord und passierte zwischen „Erzh. Ferdinand Max" und „Prinz Eugen", von letzterem aus dessen Backbordbatterie beschossen.

„Prinz Eugen" wandte sich hierauf der Stelle zu, wo die italienischen Panzerqueueschiffe kämpften und wurde binnen kurzem von zwei feindlichen Panzerfregatten über Heck und von einer anderen vom Buge beschossen. Ein von vorne kommendes Projektil durchschoß die große Jolle und das Boot Nr. 4, ein anderes streifte den Kopf eines 48pfünders an Backbord und verbog die letzte Unterstückpforte an dieser Seite; die übrigen prallten am Panzer ab, wo sie nur schwache Eindrücke zurückließen.

Bei dieser Gelegenheit war „Prinz Eugen" der feindlichen Holzflotte näher gekommen und eine italienische Panzerfregatte — „Maria Pia" — welche befürchten mochte, daß er die Absicht habe, sich gegen ein Schiff derselben zu wenden, eilte ihm entgegen und versuchte, als er dwars vor ihr passierte, ihn zu rammen. „Prinz Eugen" wich jedoch rasch nach Steuerbord aus, von „Maria Pia" eine volle Breitseite und Gewehrsalven in dem Augenblicke erhaltend, als beide Schiffe ganz nahe aneinander vorbeikamen, merkwürdigerweise jedoch ohne einen Verlust davonzutragen.[1]) „Prinz Eugen" beteiligte sich später noch im Vereine mit „Don Juan" an der Verteidigung des Linienschiffes „Kaiser" bei dessen Rückzug nach Lissa.

Im ganzen hatte dieses Schiff 234 Schüsse abgegeben und 21 Treffer erhalten. Von der Mannschaft war 1 Mann leicht verwundet.

**Drache** — Linienschiffskapitän Freiherr v. Moll — rechter Flügel, durchbrach die feindliche Linie zwischen dem „Rè d'Italia" und „Palestro". Gleich bei dieser Gelegenheit erhielt „Drache" mehrere Schüsse und ein Projektil ging durch den Maschinenwindfang an Steuerbord, streifte den

---

[1]) Linienschiffskapitän Marchese del Caretto, Kommandant der „Maria Pia", schreibt in seinem Bericht über diesen Punkt folgendes: „Passai randeggiandola (la fregata nemica) quasi a toccare, scaricando la batteria e facendo fuoco di moschetteria dai portelli; ma eravamo tanto vicini che puntando a tutta inclinazione non si poteva colpire a linea d'aqua. Linienschiffskapitän Barry, der Kommandant des „Prinz Eugen", erzählte, daß der feindliche Kommandant im Vorüberfahren mit der Mütze gegrüßt habe.
A. d. V

Großmast, zertrümmerte einen Teil des Maschinentelegraphen und riß dem Kommandanten, Linienschiffskapitän Freiherrn v. Moll, den halben Kopf weg. Seekadett Ignaz Mader wurde leicht verwundet. Hierauf übernahm für den ersten Augenblick der Manöveroffizier Linienschiffsfähnrich Weiprecht, sodann der Gesamtdetailoffizier Linienschiffsleutnant Mathieu das Kommando. Der Verkehr mit der Maschine war auf einige Zeit unterbrochen, wurde jedoch gleich wieder hergestellt. Gleichzeitig zündete eine einschlagende Granate in der Deckbordwand vorne, es gelang aber noch das Feuer rechtzeitig zu löschen.

Nach vollzogener Wendung in die Nähe des Admiralschiffes gelangt, gab „Drache" gegen zwei feindliche Panzerfregatten auf die Distanz von 1 bis $1^1/_2$ Kabel konzentrierte Lagen ab. Als sich der Rauch etwas verzogen hatte, passierte auf backbord eine andere feindliche Panzerfregatte — wahrscheinlich „San Martino" — welche auf das Linienschiff zusteuerte, das gerade seinen Fockmast verloren hatte. „Drache" gab derselben auf zirka 1 Kabel Distanz eine konzentrierte Lage und zwar mit sichtlichem Effekt, denn sie fiel sogleich gegen steuerbord ab.

Später bemerkte der Kommandant in ziemlicher Entfernung ein kleines Panzerschiff — wahrscheinlich „Palestro" —, welches vom Gros getrennt, sich mit demselben zu vereinigen strebte. Mit Gegenbord ihm entgegensteuernd ließ „Drache" es etwas backbord. Um der Breitseite des „Drache" auszuweichen, hielt das italienische Panzerschiff, als es näher gekommen war, plötzlich ganz steuerbord ab; jener ging nach backbord und gab ihm auf Pistolenschußweite eine konzentrierte Lage in sein Heck. Dann vollendete er seine Kreisbewegung und ließ ihm auch noch die andere Breitseite zukommen. In diesem Augenblicke brachen die Marsgasten in den Marsen des „Drache" in den Ruf aus: „Feuer an Bord des feindlichen Schiffes", „Drache" verfolgte es hierauf noch eine Zeitlang, es gelang ihm jedoch infolge seiner größeren Geschwindigkeit zu entkommen. Man hatte nach einiger Zeit die Flammen über Deck hinausschlagen sehen.

Mit Ausnahme eines Vormeisterfeuers auf 9 Kabel Distanz bei dem späteren oftmaligen Kurswechsel der italienischen Flotte zwischen 12 und $2^h$ sowie dem öfteren Feuer aus den Buggeschützen auf Deck, gab „Drache" nur konzentrierte Breitseiten ab, da wegen des für dieses kleine Panzerschiff starken Seeganges, der die Batterie zeitweise überschwemmte, ein genaues und erfolgreiches Zielen der Vormeister ganz unmöglich gewesen wäre.

Auch die Havarien des „Drache“ waren im ganzen nicht bedeutend und bestanden hauptsächlich in Schüssen in der Takelage, in den Booten und Deckbordwänden.

Er gab 121 Schüsse ab und empfing 17 Treffer.

Vom Stabe der Kommandant, Linienschiffskapitän Freiherr v. Moll, tot, Seekadett Ignaz Mader leicht verwundet. Von der Mannschaft 5 Mann schwer verwundet.

**Salamander** — Linienschiffskapitän Kern — linker Flügel, gab die ersten Schüsse aus den Deckgeschützen auf die erste von vorn gegen backbord sich annähernde Panzerfregatte der Tete. („Principe di Carignano“). Die feindlichen Schüsse schlugen über und auf das Blockhaus, die Splitter drangen in den Turm und verwundeten den Kommandanten, den Signalkadetten August Süss und den Steuermann Scopinich, indem sie zugleich den Turmkompaß zertrümmerten. Eine Granate zerriß den Kreuzmarsstag aus Drahttau und ihre Splitter sowie Teile des Stages machten auf der Bleideckung des Turmes, dessen Geländer und dem Batterriesprachrohre ziemlichen Schaden, ohne indes Jemanden zu verwunden. Nach dem Durchbruche durch die feindliche Linie und vollzogener Wendung bot sich dem „Salamander“ eine hohe Panzerfregatte — wahrscheinlich „Rè d'Italia“ — die ihm dwars vorbeifuhr, in einer günstigen Stellung dar, so daß der Kommandant sogleich den Entschluß zum Rammen faßte. Der Feind, welcher auf die Schüsse der Bugkanonen des „Salamander“ nur mit einem schwachen Feuer aus seiner Backbordseite antwortete, wobei er die Deckbordwände des „Salamander“ durchschoß, den Kopf eines gezogenen 24pfünders und eine Stückpforte zertrümmerte, schien diese Absicht zu erraten und wendete sofort steuerbord, so daß „Salamander“ in seinem Kielwasser fuhr. Auf dem feindlichen Schiffe wurden die Enterabteilungen auf Deck gerufen, was man deutlich hörte und vom Heck und aus den Marsen ein lebhaftes Kleingewehrfeuer auf den „Salamander“ unterhalten. Die weitere Verfolgung mußte indes, trotzdem man sich schon bedeutend genähert hatte, aufgegeben werden, da in der Richtung des Steuerbordkrans ein zweiter Feind herbeieilte. Der Kommandant ließ deshalb die Steuerbordbatterie auf die Distanz von 1 Kabel konzentrieren, fiel auf Backbord ab und feuerte sie mit sichtbarem Erfolge in das feindliche Heck. Unmittelbar darauf hielt er wieder nach steuerbord gegen die erwähnte sich nähernde Panzerfregatte ab, mußte aber schleunigst das Steuer abermals umwerfen, da, kaum als sich der Rauch verzogen hatte, der „Affondatore“ gegen ihn herandampfte. Der Kommandant hatte nur noch Zeit, den Bug gegen ihn zu kehren und die

Backbordbatterie bereit zu halten. In nächster Nähe wich der „Affondatore“ jedoch etwas nach steuerbord ab und passierte mit Pfeilgeschwindigkeit den „Salamander“ auf wenige Klafter an der Backbordseite. Von der Batterie konnten in der Eile nur 2 48pfünder ihre Schüsse auf ihn abgeben und ein Schuß von Seite des „Affondatore“ fiel knapp achter in das Wasser.

„Salamander“ hatte sich dann später gegen die feindliche Queuegruppe gewendet und die dort kämpfenden eigenen Panzerschiffe mit unterstützt.

Außer den bereits erwähnten Havarien hatte „Salamander“ nur noch einige Schäden in der Takelage und an den Booten.

Derselbe hatte 211 Schüsse abgegeben und 35 Treffer erhalten.

Vom Stabe waren der Kommandant, Linienschiffskapitän Kern, und Seekadett Süss schwer, von der Mannschaft 7 Mann leicht verwundet.

II. Division (schwere Holzschiffe).

**Kaiser** — Kommodore v. Petz. — Über die Teilnahme dieses tapferen Schiffes, das sich gleich dem „Erzh. Ferdinand Max“ einen unvergänglichen Ruhm erworben, haben wir bereits im vorhergehenden Kapitel das Nähere an der gehörigen Stelle gebracht, so daß wir, um nicht schon Gesagtes zu wiederholen, uns darauf beziehen. Gleichwohl sei es uns hier gestattet, rekapitulierend noch einige Bemerkungen daran zu knüpfen.

Die Aufgabe, welche dem Linienschiff „Kaiser“, dem letzten Repräsentanten der aussterbenden großen Schlachtschiffe der früheren Jahrhunderte, in der Seeschlacht von Lissa zugefallen war, war tatsächlich keine geringe und es muß daher um so mehr mit Stolz und Befriedigung erfüllen, daß sie so glänzend gelöst wurde.

Eigentlich nur zur Bekämpfung der feindlichen Holzschiffe bestimmt, war es sein Los geworden, sich im Schlachtengewühl mit Panzerschiffen messen und mit diesen um die Siegespalme ringen zu müssen. Schon das erste Engagement mit dem „Affondatore“ hätte unter anderen Umständen für ihn verhängnisvoll werden können; mit schweren Havarien zwar, aber noch kampffähig, kam er aus diesem heraus und nahm zum Schutze der schwächeren Genossen sofort wieder den ungleichen Kampf mit neuen gepanzerten Gegnern auf, mit wuchtigem Stoße sich den Weg bahnend und damit den folgenden Schiffen Luft schaffend.

Nach langem heroischem Kampfe erschöpft und bis zur äußersten Grenze der Wehrfähigkeit verwundet, jedoch nicht besiegt, zieht sich das

wackere Schiff zurück, um den schützenden Hafen aufzusuchen, dort den ausgebrochenen Brand zu löschen sowie seine Schäden auszubessern. Aber auch dieser Rückzug soll nicht unbelästigt bleiben und auf dem Wege nach Lissa wird es plötzlich und zum zweiten Male vom „Affondatore“ angegriffen und hat einen Kampf auf Leben und Tod zu bestehen, aus dem es jedoch abermals glücklich hervorgeht, so daß sein weiterer Rückzug ungefährdet bleibt. Selbst in der schweren bangen Zeit, in welcher es sich jetzt vornehmlich um die Bewältigung des immer mehr um sich greifenden Feuers handelt, ist es noch darauf bedacht, einem etwa in den Hafen nachfolgenden Feinde begegnen zu können und vertäut sich deshalb mit einem Spring gegen die Einfahrt, um in diesem Falle seine mächtige Artillerie gebrauchen zu können.

Und kaum daß es seine Toten und Verwundeten ausgeschifft, ist dieses so arg mitgenommene Schiff, dank der unermüdlichen Anstrengungen seiner Offiziere und Mannschaft, binnen kurzem wieder kampffähig! Glänzender und ruhmvoller konnte seine Aufgabe nicht gelöst werden.

Bezüglich der Havarien durch die 300pfünder des „Affondatore“ beim ersten Engagement haben wir schon an der betreffenden Stelle berichtet, daß sie ziemlich bedeutende waren; die infolge des Rammstoßes gegen den „Rè di Portogallo“ erlittenen waren jedoch noch größer und empfindlicher. Der Stoß war so gewaltig gewesen, daß hiedurch alle Geschütze sich von selbst nach vorne baksten und die Bemannung zu Boden geschleudert wurde. Das Scheg und das Gallion waren zertrümmert, das Bugspriet total zersplittert, der Fockmast über der Höhe der Reeling glatt abgebrochen. Durch den umgestürzten Mast wurde der Maschinenschlot selbst ober Deck ganz zertrümmert und so verlegt, daß der Zug in den Kesseln gehemmt wurde und kein entsprechender Dampfdruck mehr zu halten war; das Tauwerk brannte lichterloh und das ganze Vorschiff war ein großer Feuerherd.

In dieser Verfassung war es, daß der „Kaiser“ auf seinem Rückzug abermals vom „Affondatore“ angegriffen wurde. Man war am Bord desselben auf das anscheinend unabwendbare Schicksal gefaßt und vorbereitet. Eine starke Enterabteilung stand bereit, um im Augenblicke des Anrennens auf das feindliche Deck zu springen, Pulversäcke sollten in den Maschinenschlot des Gegners geworfen werden, um die Feuer aus den Kesseln herauszuschleudern und das Schiff bewegungsunfähig zu machen, die Batterien waren zum konzentrierten Feuer bereit. Wenigstens hätte man den Untergang des eigenen Schiffes teuer verkauft! Doch sollte es glücklicherweise nicht zu diesem Äußersten kommen.

„Kaiser“ lief mit der Eskadre am 22. Juli in Pola ein, wo die nötigsten Reparaturen sofort in Angriff genommen und der Fockmast ersetzt wurden, so daß er am 11. August abends wieder zum Auslaufen bereit war.

Das Linienschiff hatte in der Schlacht 850 Schüsse abgegeben, selbst 80 Treffer erlitten. Vom Stabe waren, wie schon früher erwähnt, Linienschiffsfähnrich Robert Proch gefallen, Linienschiffsleutnant Josef Frank, Linienschiffsfähnrich Hugo Pogatschnigg und Seekadett Eduard Hanslik schwer, Kommodore Anton v. Petz, der II. Kommandant Linienschiffsleutnant Julius Steiskal leicht verwundet; von der Mannschaft 23 Tote, 34 schwer und 36 leicht Verwundete. Bootsmann 3. Klasse E. Sficiarovich fiel bei der Affäre mit dem „Rè di Portogallo“, nachdem er die Deck- und Manövermannschaft durch sein tapferes Beispiel zur Nachahmung angeeifert hatte. Auch der Hochbootsmann G. Budua wurde leicht verwundet.

**Novara** — Linienschiffskapitän Erik af Klint — eilte, als Kommodore v. Petz das Signal hißte, ihm zum Angriffe auf die italienische Holzflotte im Kielwasser zu folgen, mit ihrer kräftigen Maschine sofort gegen die Spitze der Division und nahm ihren Posten achter vom „Kaiser“ ein.

Beim Engagement der Tete der österreichischen Holzschiffe mit der Queuegruppe Ribotys erhielt „Novara“ gleich von einer an Backbord vorbeisteuernden Panzerfregatte eine Breitseite, welche ihr einige Havarien verursachte und wobei der Kommandant getötet[1]) sowie der Manöveroffizier Linienschiffsfähnrich Kloss und der Signalkadett Sambuchi leicht verwundet wurden. Sofort übernahm der Detailoffizier Linienschiffsleutnant Schröder das Kommando. „Novara“ richtete nun auf die feindlichen Panzerfregatten, welche jetzt von beiden Seiten angriffen, ihr Feuer und trachtete, so oft als möglich ihre konzentrierten Lagen abgeben zu können.

Nachdem der Kampf mit der feindlichen Queue vorüber war und das Linienschiff seinen Rückzug nach Lissa angetreten hatte, folgte „Novara“ einem ihr gemachten Signale gemäß den Bewegungen des Admiralschiffes, um bei der 1. Division unterstützend mitwirken zu können. Mitten unter den Panzerschiffen kämpfend, nahm hier „Novara“ jede Gelegenheit wahr, mit ihrer Batterie einzugreifen und es gelang ihr, eine italienische Panzerfregatte, welche von einer österreichischen beschossen wurde, so von achter zu enfilieren, daß jene sofort nach steuerbord abfiel und vom Kampfe abließ.

---

[1]) Linienschiffskapitän Klint wurde durch eine Granate, welche ihn auf den Leib traf, mitten auseinander gerissen.

Während der Melee überholte eine italienische Panzerfregatte, gefolgt von einer österreichischen, die „Elisabeth" an deren Steuerbordseite; die österreichische konnte infolge ihrer geringeren Geschwindigkeit die feindliche nicht einholen. „Elisabeth" beschoß nun so gut sie vermochte den Feind mit ihrer Steuerbordbatterie, der das Feuer mit seiner Backbordbreitseite erwiderte, zum Glück jedoch stets zu hoch traf, so daß „Elisabeth" außer einigen Treffern in der Takelage keinen besonderen Schaden erlitt.[1]) Da drängte sich zwischen sie und die feindliche Panzerfregatte die „Novara" hinein und nahm nun in einer äußerst schneidigen und tapferen Weise den Kampf so lange auf, bis die österreichische Panzerfregatte zur Unterstützung herbeikam. Im weiteren Verlaufe des Kampfes und gegen Ende desselben schoß „Novara" noch auf alle in ihr Schußbereich kommenden feindlichen Schiffe und verblieb bis zur Formation der drei Kielwasserlinien bei der 1. Division.

Die Havarien der „Novara" waren etwas zahlreicher als die der meisten übrigen Holzschiffe — das Linienschiff ausgenommen — jedoch im allgemeinen auch nicht bedeutend, da der aus Ketten und Stahlschienen improvisierte Panzer derselben recht gute Dienste geleistet hatte.

„Novara" gab 342 Schüsse ab und erhielt 47 Treffer. Vom Stabe verlor dieselbe, wie schon erwähnt, ihren Kommandanten Linienschiffskapitän Erik af Klint, sonst wurden noch Linienschiffsfähnrich Anton Kloss und die Seekadetten Viktor Sambuchi, Adolf Hlouschek und Stefan v. Doymi leicht verwundet. Von der Mannschaft blieben 6 Mann tot, 3 Mann waren schwer, 13 leicht verwundet.

Der Obersteuermann Nicolo Feretich, ein alter gedienter Unteroffizier, der die Weltumseglung der „Novara" sowie die Reise derselben mit dem Kaiser Maximilian nach Mexiko mitgemacht hatte, wurde auf seinem Gefechtsposten am Steuer durch Knochensplitter des getöteten Kommandanten und ein Granatsprengstück schwer verwundet. Er weigerte sich jedoch, während des Getöses der Schlacht seinen Posten zu verlassen und ließ sich erst gegen Ende derselben verbinden.

**Schwarzenberg** — Linienschiffskapitän Millossich — befand sich im Anfange der Schlacht auf ihrem Posten in der 2. Division und beschoß hierauf die feindlichen Teteschiffe des Kontreadmirals Vacca, als diese der Division näher kamen, mit einem lebhaften Feuer, hatte dagegen das von zweien derselben („Principe di Carignano" und „Castelfidardo") aus-

---

[1]) Siehe Seite 263.

zuhalten, welches jedoch glücklicherweise nur wenig Schaden anrichtete, da der Feind meistens überschoß.

Im weiteren Verlaufe des Kampfes steuerte eine feindliche Panzerfregatte (wahrscheinlich „Rè di Portogallo,“ siehe Seite 284) auf „Schwarzenberg“ und die in ihrer Nähe befindlichen Schiffe los, vielleicht in der Absicht, zu rammen. Als die italienische Panzerfregatte auf zirka 2 Kabel (400 Meter) angelangt war, gab „Schwarzenberg“ ihr eine konzentrierte Lage, welche den Erfolg hatte, daß sie sogleich wendete und sich entfernte, ohne mit einem Schuß zu antworten. Die Lage hatte ihr einen erheblichen Schaden im Heck und an der Bemastung beigebracht.

„Schwarzenberg“ begleitete hierauf mit den Fregatten „Radetzky“, „Adria“ und „Donau“ das Linienschiff auf seinem Rückzuge nach Lissa und übernahm später auf das Signal „Sammeln“ die Führung der 2. Division.

„Schwarzenberg“ feuerte 286 Schüsse ab und erhielt 9 Treffer, hievon 7 Schüsse in die Takelage und einen in die Vormars, der gleichzeitig den Fockmast stark beschädigte. Der dort postierte Linienschiffsfähnrich Ferdinand Gebhardt wurde bei dieser Gelegenheit schwer verwundet. Ein Grundschuß, der einen Fuß unter der Wasserlinie traf, war von ziemlicher Bedeutung. Das durch dieses Leck eindringende Wasser, welches das ganze Brotdepot überschwemmte, konnte mit der Dampfpumpe allein nicht überwältigt werden und mußten alle anderen Pumpen am Bord mitarbeiten.

Vom Stabe wurde außer dem genannten Linienschiffsfähnrich Gebhardt sonst niemand, von der Mannschaft 1 Mann leicht verwundet.

**Radetzky** — Linienschiffskapitän v. Auernhammer — war mit Aufwand der ganzen Maschinenkraft bestrebt, sich während des Kampfes des „Kaiser“ demselben so eng wie möglich anzuschließen und unterstützend zu wirken und gab zu diesem Behufe, als die zwei feindlichen Teteschiffe „Principe di Carignano“ und „Castelfidardo“ die 2. und 3. österreichische Holzdivision durchbrechen wollten, im Vereine mit den übrigen Schiffen kräftige Lagen gegen dieselbe ab. Als das Linienschiff Kurs gegen Lissa genommen hatte, begab sich „Radetzky“ in die Nähe der „Schwarzenberg“ und begleitete die Holzschiffe, welche sich hier vereint hatten.

„Radetzky“ gab 289 Schüsse ab und erhielt keinen Treffer. Vom Stabe und von der Mannschaft niemand verwundet.

**Adria** — Fregattenkapitän Adolf Daufalik — trachtete gleichfalls dem Linienschiff näher zu kommen und wechselte mit den feindlichen

Panzerschiffen, welche ihr an Backbord vorbeipassierten, Breitseiten, wobei sie einige Havarien in der Takelage und an den Booten erlitt. Von einem derselben erhielt „Adria" 4 Schuß an Backbord, darunter 3 80pfündige und eine 100pfündige Granate, welche explodierten und im Zwischendeck dreimal zündeten. Teils durch die Granatsplitter, teils durch durchdringende Eisensplitter des Kettenpanzers wurden hiebei 4 Mann schwer und 2 Mann leicht verwundet. Die zwei Bordkalfaterer, pflichteifrige, unerschrockene Männer, waren eben mit der Verstopfung eines durch ein 80pfündiges Hohlgeschoß nahe an der Wasserlinie verursachten Loches beschäftigt, als das 100pfündige Projektil einschlug, explodierte, diese Leute förmlich zerriß und im Schiffe zündete. Zugleich wurde die Vorkammer des vorderen Pulvermagazins mit glühenden Granatsplittern übersät und nur der Geistesgegenwart und Entschlossenheit des Oberstückmeisters, welcher sogleich alle Hähne öffnete, ist es zu verdanken, daß das Feuer die Pulverkammer nicht weiter erfaßte. Dasselbe wurde rasch gedämpft und der angestrengten Arbeit der Zimmerleute gelang es auch bald die Lecks zu verstopfen, so daß das Schiff, trotz der nicht unbedeutenden See, nur wenig Wasser zog.

„Adria" gab 221 Schüsse ab und hatte 27 Treffer erhalten. Vom Stabe war niemand verwundet, von der Mannschaft 2 Mann tot, 3 Mann schwer und 2 Mann leicht verwundet.

**Donau** — Fregattenkapitän Pitner — blieb anfänglich infolge ihrer schwachen Maschine etwas zurück und beteiligte sich an der Beschießung der Teteschiffe des Kontreadmirals Vacca, begleitete sodann im Vereine mit den übrigen Holzschiffen den „Kaiser" auf seinem Rückzuge nach Lissa, hiebei öfters das Feuer auf die in die Nähe kommenden italienischen Panzerschiffe richtend.

„Donau" hatte 326 Schüsse abgegeben und 7 Treffer erhalten. Die Havarien waren, da der Feind meist zu hoch schoß, nur geringe und bestanden größtenteils in Schäden in der Takelage. Der Schiffskörper wurde nur von wenigen Schüssen getroffen, unter denen eine Kugel an Backbord die Kettenpanzerung durchschlug und dann in der Bordwand stecken blieb und eine Kugel, welche die Kreuzmars traf, daselbst einen Marsgast tötete, einen anderen schwer verwundete und den Top des Kreuzmastes durchlöcherte. Einem Matrosen wurde in der Nähe des Großmastes von einer Kugel der rechte Arm weggerissen.

Vom Stabe niemand verwundet; von der Mannschaft 1 Mann tot und 2 Mann schwer verwundet.

**Erzh. Friedrich** — Fregattenkapitän Florio — beschoß gleich bei Beginn der Schlacht mit seinen beiden gezogenen 24pfündern auf Deck auf eine Distanz von 10 Kabel (2000 *m*) das ihm an Backbord zunächst erreichbare italienische Panzerschiff der Tetegruppe. Als die Schiffe dieser Gruppe bei ihrer Wendung nach backbord der österreichischen Holzdivision näher kamen, gab „Erzh. Friedrich" mit der Backbordbatterie das Feuer gegen dieselben ab und erhielt das ihrige, wie sie nach einander passierten. Dasselbe richtete jedoch keinen großen Schaden an, da sie fast durchgehends zu hoch schossen, so daß zwar einiges Tauwerk zerrissen wurde, der Schiffskörper jedoch ohne Beschädigung blieb. Bei der Affäre des Linienschiffes erhielt die Korvette, welche sich in der Nähe desselben gehalten hatte, vom „Rè di Portogallo" einen Schuß unter die Wasserlinie, infolgedessen sie 19″ Wasser pro Stunde zog. Das Leck konnte jedoch von der Dampfpumpe bewältigt werden. Die Lagen des mit dem Linienschiff engagierten „Rè di Portogallo" gingen fast beständig über das Deck des „Erzh. Friedrich", glücklicherweise jedoch so hoch, daß niemand getroffen wurde.

„Erzh. Friedrich" unterstützte hierauf noch zwei österreichische Panzerfregatten („Don Juan" und „Kaiser Max") in der Bekämpfung des „San Martino". Als der „Affondatore" dem gegen Lissa steuernden Linienschiff den Weg zu verlegen trachtete, blieb „Erzh. Friedrich" auf Schußdistanz hinter diesem und unterhielt ein beständiges Feuer auf den „Affondatore", wobei Kanonenboot „Seehund" unterstützend mitwirkte. Als jener sich vom Linienschiff abgewendet hatte, steuerte die Korvette zum Gros der Eskadre zurück, um sich ihrer Division anzuschließen.

„Erzh. Friedrich" hatte 250 Schüsse abgegeben und 9 Treffer erhalten. Die Havarien waren mit Ausnahme des früher erwähnten Grundschusses alle geringfügiger Natur.

Vom Stabe und von der Mannschaft niemand verletzt.

### III. Division (Kanonenboote).

Die Aufgabe dieser Division, welche die Kanonenboote und Schraubenschoner umfaßte, bestand wie schon früher erwähnt wurde, im allgemeinen darin, sich aus ihrer taktischen Formation aufzulösen und die Holzfregatten durch Enfilierung ihrer jeweiligen Gegner zu unterstützen, welcher Bestimmung dieselben auch, trotzdem sie unter den obwaltenden Umständen mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, wacker nachkamen.

Die für diese kleineren Schiffe ziemlich stark bewegte See verursachte ein heftiges Rollen derselben, was die Geschützbedienung ungemein erschwerte und die Treffsicherheit beeinträchtigte. Zu wiederholten Malen fanden Entgleisungen der Geschütze von den Schienen statt oder sprangen dieselben aus den Pivots, allein immer, wenn auch mit großer Anstrengung, wurden dieselben wieder eingehoben und das Feuer fortgesetzt. Wenn die Anzahl der von den einzelnen Schiffen dieser Kategorie abgegebenen Schüsse berücksichtigt wird, so kann ihnen das Zeugnis nicht versagt werden, daß sie nach Möglichkeit geleistet haben, mehr als unter derartigen schwierigen Verhältnissen erwartet werden konnte.

**Hum** — Fregattenkapitän Eberle — hatte als das Gefecht schon eingeleitet war, vor sich die Fregatte „Schwarzenberg" an Backbord und an Steuerbord die Fregatte „Donau", welche ihr Feuer nach Umständen auf die ihnen in die Schußlinie kommenden feindlichen Schiffe abgaben und hiebei mitunter gerade vor dem Bug des „Hum" und selbst über das Kanonenboot hinweg schossen. Hinter dem „Hum" dampften der Repetiteur „Andreas Hofer" und Kanonenboot „Dalmat" unter beständigem Feuern heran. Auf das Signal des „Hum": „Zwei Striche nach backbord abfallen", waren die Kanonenboote des linken Flügels, „Seehund", „Dalmat", „Reka", vorgelaufen und eröffneten ihr Feuer nach beiden Seiten auf die sich nähernden Panzerschiffe der Tetegruppe Vaccas. Der rechte Flügel der Division — „Velebich", „Wall", „Streiter" — hielt sich steuerbord dicht hinter „Hum" und feuerte ebenfalls ununterbrochen mit beiden Borden. Dampfer „Andreas Hofer" hielt sich gleichfalls dicht in der Nähe des führenden Kanonenbootes und repetierte noch das oben erwähnte Signal. Als die Division näher gerückt war und von den Panzerschiffen der Queuegruppe mit beschossen wurde, flogen zahlreiche Projektile, zumeist Granaten, über „Hum" hinweg, doch glücklicherweise fast stets zu hoch gezielt. Eine Kugel ging durch den Rauchfang, eine andere zertrümmerte den Untertrempel einer Stückpforte, eine dritte richtete Schaden in der Takelage an und eine Granate schlug unmittelbar neben dem Schiffe an Backbord ins Wasser, platzte im Momente des Aufschlagens und überschüttete den Kommandanten auf der Brücke, den Batterieoffizier und das Deck mit Wasser, ohne jedoch sonst jemanden zu verletzen.

Gegen $11^h$ hatten die zwei Panzerfregatten der feindlichen Flotte „Principe di Carignano" und „Castelfidardo" sich der 3. Division bedeutend genähert, die Kanonenboote des rechten Flügels kamen mit voller Kraft zu „Hum" heran und die ganze Division begann eine Kursveränderung

gegen Osten, immer im Kielwasser der österreichischen Fregatten. Die italienischen Schiffe beschossen im Dublieren der österreichischen Queue die Kanonenboote mit Granaten und Kartätschen, ohne ihnen jedoch besonderen Schaden zuzufügen. Mittlerweile waren einige Schiffe der österreichischen Panzerdivision (linker Flügel) zu Hilfe geeilt und befreiten die Holzschiffe von ihren wuchtigen Feinden. Als später, $12^h 10^m$, das Signal „Sammeln" gegeben wurde, übernahm „Hum" wieder die Führung der 3. Division. Derselbe hatte 48 Schüsse abgegeben und 3 Treffer erhalten. Stab und Mannschaft unverletzt.

**Velebich** — Korvettenkapitän Herzfeld — blieb bei Beginn der Schlacht an der Queue der 2. Division, um die schlecht laufenden Holzfregatten unterstützen zu können.

Einige Zeit nach erfolgtem Durchbruche der österreichischen Panzerdivision steuerten zwei feindliche Panzerschiffe (die Teteschiffe Vaccas „Principe di Carignano" und „Castelfidardo") von backbord kommend gegen die Mitte der in dichtem Pulverrauch gehüllten 2. Division los. Der Kommandant befürchtete, daß ein Hineinrennen dieser zwei feindlichen Panzerschiffe in die dicht gedrängt steuernde Holzdivision großes Unglück anrichten könnte. Im Vereine mit „Dalmat", „Wall" und „Andreas Hofer" richtete er sein Feuer auf dieselben; Fregatte „Donau" gab eine wohlgezielte konzentrierte Breitseite ab und sonderbarerweise ließen sich die zwei feindlichen Panzerschiffe durch dieses Feuer abschrecken und, indem sie den genannten Fahrzeugen einige Lagen zuschickten, die aber sämtlich zu hoch gezielt waren, fielen sie gegen steuerbord ab und dublierten sodann die österreichische Queue in einem großen Bogen. Später nahm „Velebich" noch an dem Kampfe gegen den das Linienschiff „Kaiser" belästigenden „Affondatore" mit teil.

Nachdem die österreichische Eskadre am Abend des 20. im Hafen von S. Giorgio vor Anker gegangen war, kreuzte „Velebich" in Gemeinschaft des „Dalmat" von Sonnenuntergang bis früh in den Gewässern von Lissa.

„Velebich" hatte 93 Schüsse abgefeuert und war nicht getroffen worden.

**Dalmat** — Korvettenkapitän v. Wickede — beteiligte sich, wie schon erwähnt, an der Beschießung der zwei italienischen Panzerfregatten „Principe di Carignano" und „Castelfidardo". Als die erstere auf zirka 2 Kabel (400 *m*) nahe gekommen war, fiel „Dalmat" nach Nordwest ab, hielt eine Breitseite aus, die ihn ganz überschoß und kam, einen Bogen beschreibend, wieder zu den Holzschiffen zurück. Die beiden italienischen

Panzerfregatten dublierten sodann in einem großen Bogen die österreichische Queue. Zur Zeit als das Linienschiff sich gegen Lissa zurückzog, hielt sich „Dalmat“ in der Nähe von „Hum“, „Velebich“ und „Andreas Hofer“.

Nach Beendigung der Schlacht erhielt „Dalmat“ den Befehl, im Vereine mit „Vellebich“ den abziehenden Feind zu beobachten und die Nacht über in den Gewässern von Lissa zu kreuzen.

„Dalmat“ hatte 75 Schüsse abgegeben und hatte einen Treffer (in der Takelage) erhalten.

**Wall** — Korvettenkapitän Graf Kielmansegge — kam ebenfalls mit den schon mehr erwähnten beiden italienischen Panzerfregatten, welche in die österreichische Holzdivision einzubrechen suchten, ins Gefecht und mußte, um seine Isolierung zu vermeiden, fortwährend mit ganzer Maschinenkraft arbeiten, um sich dem Gros der Eskadre anschließen zu können. Er wurde von vielen Projektilen überschossen, deren einige in der Takelage geringfügigen Schaden verursachten. Später beteiligte er sich mit an der Unterstützung des Linienschiffes.

„Wall“ gab 32 Schüsse ab.

**Seehund** — Fregattenkapitän Calafatti — richtete nach Beginn der Aktion sein Feuer gleichfalls gegen die zwei auf die österreichische Holzdivision lossteuernden italienischen Panzerschiffe und beschoß später die in seinen Schußbereich kommenden feindlichen Schiffe. „Seehund“ hielt sich bei dem Rückzuge des Linienschiffes nach Lissa mit der Korvette „Erzh. Friedrich“ in unmittelbarer Nähe zur Unterstützung desselben.

„Seehund“ gab 51 Schüsse ab, keine Havarien.

**Reka** — Korvettenkapitän Nölting — bewegte sich anfänglich in der Nähe der österreichischen Holzfregatten, bestrebt, dieselben dort wo sich ein Ausschuß bot, nach Möglichkeit zu unterstützen und befand sich nach einiger Zeit in der Nähe des Linienschiffes, welches brennend seinen Rückzug nach Lissa angetreten hatte. „Reka“ hielt sich deshalb zum allfallsigen Beistande bereit, folgte, als das Linienschiff das Signal gehißt hatte: „Man gibt die Hoffnung auf, das Feuer zu bewältigen“, diesem mit voller Maschinenkraft im Kielwasser und lief zu gleicher Zeit mit ihm in den Hafen von Lissa ein. Der Kommandant begab sich mit allen Booten und dem Arzte an Bord und stellte sich dem Kommodore zur Verfügung. Glücklicherweise war man des Feuers unterdessen bereits Herr geworden. Nach einer halben Stunde, als die Anwesenheit der „Reka“ für das Linienschiff nicht mehr unumgänglich notwendig war, lief „Reka“ wieder aus, um zur Flotte zu stoßen. Allein es war bereits der Befehl gegeben,

daß die 3. Division sich in den Hafen von Lissa zu begeben habe, worauf „Reka" wieder umkehrte und mit den übrigen Kanonenbooten im inneren Hafen ankerte. „Reka" gab 92 Schüsse ab; keine Havarien.

**Streiter** — Korvettenkapitän Ungewitter — nahm ebenfalls zu Beginn der Aktion Anteil an der Beschießung der zwei italienischen Panzerfregatten der Tetegruppe, half sodann später den „Affondatore" zu beschießen und folgte mit den übrigen Holzschiffen dem Linienschiffe, als sich dasselbe nach Lissa zurückzog. „Streiter" gab 55 Schüsse ab, keine Havarien.

**Narenta** — Linienschiffsleutnant Spindler — befand sich infolge ihrer schwachen Maschine bei Beginn der Schlacht noch zirka 6 bis 7 Kabel (1200 bis 1400 *m*) hinter der 3. Division und war in Gefahr, von den so oft erwähnten zwei italienischen Panzerfregatten der Tete abgeschnitten zu werden; es gelang ihr jedoch, das Gros der österreichischen Eskadre wieder zu erreichen.

Nach der Katastrophe des „Rè d'Italia" bemerkte der Kommandant vor seinem Schiffe eine große Anzahl an zwei großen Spieren und vielem kleineren Holzwerk sich anklammernder Menschen im Wasser schwimmen. Er ließ sofort nach Steuerbord abfallen und die Maschine stoppen, um sie nicht zu überfahren, gleichzeitig Befehl erteilend, die Boote zu streichen, um den Leuten zu Hilfe zu kommen, die fortwährend um „Pietà" schrieen und die Hände bittend gegen das Schiff ausstreckten. Die beiden italienischen Panzerfregatten, welche eben die Queue der österreichischen Holzschiffe dublierten, vereitelten jedoch das Bemühen des Kommandanten; einige ihrer Kugeln gingen mitten in ihre eigenen schwimmenden Leute hinein.

Obschon an Bord der „Narenta" die Geschütze infolge der schweren See nur mit äußerster Anstrengung bedient werden konnten, so hatte dieselbe doch 17 Schüsse gegen die oben erwähnten feindlichen Schiffe abgegeben.

**Kerka** — Linienschiffsleutnant Masotti[1]) — befand sich bei Beginn der Schlacht ebenfalls noch außer Schußweite und lief mit „Narenta" dieselbe Gefahr, vom Gros der österreichischen Eskader abgeschnitten zu werden. Um den zwei entgegenkommenden Teteschiffen auszuweichen, steuerte der Kommandant in der Voraussetzung, daß dieselben bald wenden und sich wieder mit ihren Panzerschiffen vereinigen würden, auf

---

[1]) Der zum Kommandanten dieses Schiffes ernannte Linienschiffsleutnant Schickh hatte krankheitshalber das Kommando nicht übernehmen können und wurde dasselbe interimistisch vom Detailoffizier Linienschiffsleutnant Masotti geführt. Nach der Schlacht von Lissa übernahm Linienschiffsleutnant Beck das Kommando.

die Westspitze der Insel Lissa zu, bemerkte jedoch bald, daß gerade dort die feindliche Holzflotte lag, die ihm sicher den Weg verlegt hätte. Er steuerte deshalb geradewegs auf die österreichischen Kanonenboote los und war um $11^h$ a. m. so nahe, daß er aus dem vorderen gezogenen 24pfünder das Feuer auf ein feindliches Panzerschiff eröffnen konnte. Gleich darauf hatte er zu beiden Seiten je ein Panzerschiff, die auf ihn zuhielten.

Trotz dieser gefährlichen Situation blieb ihm nichts anderes übrig, als mit voller Kraft weiterzufahren und sein Schiff derart zu wenden, daß es dem nächsten der beiden Feinde sein Heck als kleinste Zielscheibe bot, während er eine Annäherung an den anderen Panzer, der am Heck brannte („Palestro“ ?) und wenig feuerte, für minder gefährlich hielt. Bei dieser Gelegenheit bemerkte Linienschiffsleutnant Masotti eine Menge Menschen auf Holztrümmern im Wasser, konnte sich aber, seiner ersten Absicht nach, mit der Rettung derselben nicht befassen, da die feindliche Panzerfregatte an seiner Steuerbordseite sich näherte und ihn beschoß.

„Kerka“ vereinigte sich sodann mit dem Gros der österreichischen Holzschiffe.

Auch auf „Kerka“ machte sich die schwere See bei der Geschützbedienung äußerst fühlbar; trotzdem gab sie 16 Schüsse ab.

## Raddampfer.

**Elisabeth** — Fregattenkapitän Oestereicher — welche als Repetiteur der 1. Division zugeteilt war, fuhr bei Beginn der Schlacht das Signal „den Feind anlaufen, um ihn zum Sinken zu bringen“ repetierend, in der Mitte des vorspringenden Winkels der Panzerschiffsdivision mit voller Kraft dem Admiralschiff nach und befand sich im heftigsten Kugelregen, wobei der erste Schuß backbord beim Fallreep einschlug, das Gig zertrümmerte und einen Mann schwer, zwei andere leicht verwundete.

Einige Zeit darauf kam das Admiralschiff im dichten Pulverrauch der „Elisabeth“ außer Sicht, dagegen erschien plötzlich vor ihr auf zirka 2 bis 3 Kabel (400 bis 600 *m*) Distanz der „Affondatore“ [1]), welcher zwischen ihr und der österreichischen Panzerdivision, dieser letzteren im Rücken, die Linie entlang von Südwest nach Nordwest steuerte. Die „Elisabeth“ anfänglich für ein Panzerschiff haltend [2]), gab er mit seinem

---

[1]) Siehe Seite 201 und 295.

[2]) Rendiconti etc.; deposizioni d'Amico, Seite 69; ebenso Randaccio, Storia della marina italiana II, Seite 166. Merkwürdigerweise scheint die „Elisabeth“ von den Italienern für ein Panzerschiff angesehen worden zu sein, wahrscheinlich weil sie den Repetiteur nicht mitten in der Panzerdivision vermuteten. A. d. V.

vorderen 300pfünder einen Schuß gegen dieselbe ab, der jedoch nicht traf, sondern knapp vor ihr ins Wasser ging. Sie wendete hinter ihm nach backbord, hatte jedoch kaum einige Kabel in der neuen Richtung zurückgelegt, als der „Affondatore“, welcher inzwischen gleichfalls gewendet hatte, direkt auf sie lossteuerte, mit der deutlichen Absicht zu rammen.

„Elisabeth“ beschrieb nun über Backbord einen möglichst kleinen Kreis, während sie mit ihrer Backbordbatterie feuerte; der „Affondatore“ folgte ihr in dieser Kreisbewegung, erreichte es jedoch infolge seiner geringeren Drehungsfähigkeit nicht, in eine solche Richtung zur „Elisabeth“ zu gelangen, um einen Rammstoß ausführen zu können. Nachdem die „Elisabeth“ einen halben Kreis vollendet, lief jener, der erst den Viertelkreis beendigt hatte und plötzlich das Linienschiff „Kaiser“ auf sich zukommen sah, mit Gegenbord auf zirka 50 Faden (1/2 Kabel oder 100 *m*) backbords an ihr vorüber und erhielt in diesem Augenblicke das Geschützfeuer aus der Backbordbatterie, welches von dem Kleingewehrfeuer der Manövermannschaft mit unterstützt wurde.

Die „Elisabeth“ hatte ihren Bogen kaum vollendet und sich von ihrem mächtigen Gegner befreit, als an ihrer Steuerbordseite ein großes, feindliches Panzerschiff („Rè di Portogallo“) sichtbar ward. Um demselben zu entgehen, hielt der Kommandant sogleich nach backbord ab und steuerte östlich. Je mehr sich die Distanz verringerte, desto mehr hielt er sich nach steuerbord, in der Hoffnung, sich der Panzerdivision wieder anschließen zu können und ließ lebhaft aus der Steuerbordbatterie feuern, um seine Bewegungen durch den Pulverrauch zu maskieren. In der Richtung der Windvierung vom Feinde steuernd und die Gelegenheit erspähend, seinem Gegner entweder auf der einen oder anderen Seite entrinnen zu können, sah der Kommandant plötzlich das Linienschiff „Kaiser“ vor sich, mit einem Kurse, der mit dem seinigen konvergierend war.

Wenn die drei in Rede stehenden Schiffe so fortsteuerten, so mußten sie alle drei in einem Punkte zusammentreffen und aneinander rennen. Zum Glück für die „Elisabeth“ fiel das Linienschiff nach steuerbord, der Feind nach backbord ab und kaum war die „Elisabeth“ auf diese Weise frei gekommen, als das Linienschiff in die Backbordfockrüste der italienischen Panzerfregatte (vergl. Seite 204) hineinrannte. „Elisabeth“ gab hierauf das Ruder steuerbord am Bord und hielt sich an der Steuerbordseite der italienischen Panzerfregatte, dieselbe mit der

Steuerbordbatterie beschießend. Vier bis fünf feindliche Geschütze erwiderten das Feuer, jedoch nur ein Schuß traf, und zwar in das Zwischendeck. Dann blieb sie noch beim Linienschiff, um ihm nötigenfalls Beistand zu leisten, doch binnen kurzem kam die ganze Linie der österreichischen Holzschiffe mit einem Male aus dem Rauch hervor und umgab das Linienschiff. Um der Holzdivision Raum zu geben wendete der Kommandant über Backbord und beschloß, da „Kaiser“ seine Maschine gebrauchen, somit der Schleppdienste entbehren konnte, die eigene Panzerdivision wieder aufzusuchen, welche er auf zirka 8 bis 10 Kabel (1600 bis 2000 *m*) nordöstlich im Kampfe erblickte.

Aber bereits näherte sich ein anderer Feind. Eine italienische Panzerfregatte, gefolgt von einer österreichischen, holte „Elisabeth“ an Steuerbord ein. Die österreichische Panzerfregatte konnte der feindlichen nicht nachkommen. Mit der Steuerbordbatterie engagierte „Elisabeth“ den Feind auf seiner Backbordseite; dieser beschoß sie, jedoch ohne andere Treffer als in der Takelage. Da drängte sich zwischen sie und die feindliche Panzerfregatte die österreichische Fregatte „Novara“ und verhinderte „Elisabeth“, das Feuer fortzusetzen. In einer äußerst schneidigen Manier unterhielt nun diese Holzfregatte das Gefecht mit der feindlichen Panzerfregatte so lange, bis die österreichische zur Unterstützung herangelangt war. Die Mannschaft der „Elisabeth“ war indessen so auf den Kampf verbissen, daß der Befehl „Halt“ mit Stimme und Horn mehrmals wiederholt werden mußte, um sie abzuhalten, in die „Novara“ zu feuern.

„Elisabeth“ setzte hierauf ihren Weg gegen die österreichische Panzerdivision fort und erblickte, näher gekommen, vorne an Steuerbord das Admiralschiff „Erzh. Ferdinand Max“, welches eben im Begriffe war, den „Rè d'Italia“ niederzurennen. Nachdem die Katastrophe dieses letzteren Schiffes vorüber war, bemerkte man an Bord der „Elisabeth“ eine Menge mit den Wellen kämpfender Menschen und der Kommandant wollte eben die Boote zur Rettung dieser Unglücklichen streichen lassen, als von Südwest eine feindliche Panzerfregatte — „Ancona“ — erschien. Er mußte mit voller Kraft rückwärts schlagen lassen, um dem bedrohten Admiralschiff freien Raum zum Manövrieren zu geben, welches die italienische Panzerfregatte engagierte und mit ihr im Rauch verschwand.

„Elisabeth“ ging hierauf südwestlich zur Stelle des gesunkenen „Rè d'Italia“, um womöglich Leute desselben zu retten, als ein feindliches Panzerschiff — die schon erwähnte „Ancona“ nach ihrer Affäre mit dem „Erzh. Ferdinand Max“ — achter von ihr passierte und sie heftig beschoß.

Vorwärts arbeitend, um wenigstens etwas aus dem Schußbereiche desselben zu kommen, erblickte der Kommandant gleich darauf noch ein anderes feindliches Panzerschiff — „Varese“ — welches der „Elisabeth“ von vorn entgegenkam. Diese hatte gerade noch Zeit, durch schleuniges Rückwärtsschlagen den beiden Gegnern auszuweichen, die hierauf selbst zusammenstießen und mit ihrer Takelage ineinander gerieten.

Einen Bogen beschreibend, kehrte der Kommandant wieder in die Nähe jener Stelle zurück, wo sich die Schiffbrüchigen befanden, doch auf der entgegengesetzten Seite, zwischen der „Elisabeth“ und den schwimmenden Leuten, erschienen abermals zwei feindliche Panzerfregatten — wahrscheinlich „Maria Pia“ und „San Martino“ — welche ein heftiges Feuer auf die „Elisabeth“ unterhielten. Ein Schuß traf auf Deck, ein anderer den Schiffskörper unter Wasser und rund umher schlugen die Projektile auf. So zum zweiten Male vertrieben, verließ der Kommandant nur ungern diese Stätte, welche neuerdings der Schauplatz eines heftigen Kampfes zu werden schien, steuerte einige Kabel aus dem verheerenden Geschützfeuer weg, worauf er dem Admiralschiff begegnete und dessen Signale: „Sammeln“ sowie „Dem Kommandierenden im Kielwasser folgen“ repetierte.

„Elisabeth“ wurde hierauf, nachdem sie diese Signale wiederholt hatte, vom Eskadrekommandanten zur Hilfeleistung für „Kaiser“ nach Lissa geschickt, kehrte jedoch bald mit der Nachricht zur Eskadre zurück, daß es diesem Schiffe inzwischen gelungen sei, des Feuers Herr zu werden.

„Elisabeth“ hatte 2 durchgehende Schüsse über Deck und 1 im Zwischendeck erhalten sowie Havarien an Booten und in der Takelage. Sie gab aus vier Breitseitengeschützen 71 Schüsse ab und war in beiden entscheidenden Augenblicken, wo möglicherweise eine Schleppkraft nötig gewesen wäre, zur Hand. Vom Stabe war niemand verletzt, von der Mannschaft 2 Mann schwer, 3 Mann leicht verwundet.

**Greif** — Fregattenkapitän Kronowetter — der 2. Division als Repetiteur zugeteilt, konnte sich bei seiner schwachen Armierung natürlich nicht aktiv am Kampfe beteiligen. Der Kommandant glaubte seine Aufgabe am besten zu erfüllen, indem er sich möglichst außer dem Schußbereich der italienischen Panzerschiffe hielt und bereit blieb, im Bedarfsfalle stark beschädigte Schiffe in Schlepp zu nehmen, zu welchem Zwecke auch alle Vorkehrungen schon bei Beginn der Schlacht getroffen waren.

Gegen das Ende derselben kam der brennende „Palestro“, als er mit nördlichem Kurse sich am Winde hielt, ganz in der Nähe des „Greif“,

ohne jedoch auf diesen zu feuern und wendete sodann, um sich der italienischen Holzflotte zu nähern.

**Andreas Hofer** — Korvettenkapitän Lund — befand sich, als das Signal „Klarschiff zum Gefecht" gegeben wurde, an seiner Stelle als Repetiteur der 3. Division und kam mit den zwei italienischen Panzerschiffen „Principe di Carignano" und „Castelfidardo" der Tetegruppe, welche in die österreichische Holzdivision einzudringen versucht hatten, ins Gefecht, wobei er einige leichte Havarien am Schiffskörper, Booten und Takelage erhielt. Später stand er im Vereine mit den Kanonenbooten dem Linienschiffe „Kaiser" bei seinem Rückzuge nach Lissa bei.

„Andreas Hofer" gab 51 Schüsse ab und hatte 3 Treffer erhalten. Stab und Mannschaft unverletzt.

**Stadium** — militärischer Kommandant Linienschiffsleutnant Graf Wimpffen, Lloydkapitän Marinich — vor der Schlacht als Ausluger verwendet, nahm bei Beginn derselben seinen Platz im Luv von der 3. Division außerhalb des Schußbereiches ein.

Gegen $1^h$, als „Palestro" schon in vollen Flammen stand, war dieser, welcher bisher nördlichen Kurs gesteuert hatte und nun in einem großen Bogen über Backbord wendete, um sich der eigenen Holzflotte zu nähern, dem „Stadium" in die Nähe gekommen. „Stadium" blieb eine Zeitlang in der Nähe des brennenden „Palestro", da der Kommandant glaubte, derselbe werde binnen kurzem in die Luft gehen, und er sich für verpflichtet hielt, nach geschehener Explosion an die Rettung der Überlebenden zu gehen. Doch wurde bekanntlich „Palestro" noch rechtzeitig von der eigenen Flotte aufgenommen und erfolgte dessen Explosion erst später und in großer Entfernung von der österreichischen Eskadre.

## B. Italiener.

### Panzerschiffe.

Von den 12 Panzerschiffen der italienischen Flotte beteiligten sich, wie in dem vorhergehenden Kapitel über die Schlacht von Lissa gezeigt wurde, eigentlich bloß 10 in mehr oder minder hohen Grade an der Aktion, nachdem die beiden Panzerkorvetten „Terribile" und „Formidabile", die erstere bei der Holzflotte Albinis, die letztere bis zu ihrem Abgange nach Ancona, um $12^h$ außerhalb des Gefechtsbereiches postiert, passive Zuseher geblieben waren.

Im nachstehenden soll der Anteil der einzelnen Schiffe an der Schlacht sowie auch der besonderen Vorfallenheiten Erwähnung getan werden, die sich am Bord derselben ereignet haben.

An der Tete befand sich:

**Principe di Carignano** — Linienschiffskapitän Jauch — Flaggenschiff des Kontreadmirals Vacca. Dieser letztere fuhr bekanntlich mit den 3 Schiffen seiner Gruppe: „Principe di Carignano“, Castelfidardo“, „Ancona“, ein lebhaftes Geschützfeuer gegen die österreichischen Panzerschiffe des linken Flügels — „Habsburg“, „Salamander“, „Kaiser Max“ — unterhaltend, bis über die Spitze der österreichischen Formation hinaus und, sodann über Backbord wendend, hielt er gegen die österreichischen Holzdivisionen ab, angeblich in der Absicht, sie von der Panzerdivision zu trennen. Durch das wohlgezielte, heftige Feuer der österreichischen Holzschiffe (siehe Seite 200) jedoch abgeschreckt, ließ er von seinem Vorhaben ab, wendete wieder nach steuerbord und fuhr nun mit dem „Principe di Carignano“ und „Castelfidardo“ an der Linie der österreichischen Holzschiffe vorüber und sodann im Bogen über Backbord durch das Intervall zwischen der Queue der österreichischen Kanonenboote und den beiden stark zurückgebliebenen Schraubenschonern „Kerka“ und „Narenta“ herum erst gegen $^1/_4 12^h$ im Westen in der Nähe der italienischen Holzflotte wieder auftauchend. Diese völlig nutzlose Umschiffung der österreichischen Holzflotte, welche ungefähr $^1/_2$ Stunde in Anspruch nahm, entfernte den Kontreadmiral Vacca mit den beiden Schiffen „Principe di Carignano“ und „Castelfidardo“ — die „Ancona“ hatte sich früher selbstständig von ihm abgetrennt — längere Zeit vom eigentlichen Gefechtsfelde und dies gerade, während dort die Entscheidung fiel. Als Kontreadmiral Vacca gegen $^1/_4 12^h$ bei den eigenen Panzerschiffen wieder angelangt war, sah er dieselben nach allen Richtungen zerstreut herumfahren und kein Signal des kommandierenden Admirals war sichtbar, welches die Ralliierung derselben angeordnet hätte. Er hielt sich daher für berechtigt, $11^h\ 10^m$ den Panzerschiffen das Signal zu machen: „Die Kielwasserlinie ohne Rücksicht auf den Standpunkt der Schiffe formieren“. Allein wir haben im vorigen Kapitel gesehen, wie lange Zeit es brauchte, ehe diese Kielwasserlinie zu stande kam und wie untätig sich hierauf die italienischen Panzerschiffe in dieser letzten Phase der Schlacht verhielten. Wir kommen an anderer Stelle auf diese Passivität, die hauptsächlich dem Kontreadmiral Vacca selbst zuzuschreiben ist, zurück.[1])

Nachdem noch der brennende „Palestro“ um diese Zeit, $1^h$ p. m., von den Schiffen Vaccas, welche ihm zunächst lagen, aufgenommen worden war und sodann die gesamte italienische Flotte sich neuerdings

---

1) Siehe Seite 319.

in 2 Kolonnen formiert hatte, deren Oberbefehl nunmehr wieder der am Bord des „Affondatore“ befindliche Admiral Persano übernahm, kam es bekanntlich zu keiner weiteren Aktion mehr. Die Havarien des „Principe di Carignano“ am 20. Juli waren so unbedeutend, daß im Prozesse Persano die Verteidigung von diesem Umstande Gebrauch machen zu sollen glaubte und die Verlesung derselben verlangte. Sie beschränkten sich auf einige zerschossene Manöverbestandteile, ein Granatsplitter war in den Großmast auf 13 *cm* Tiefe eingedrungen, ein anderer in den Kreuzmast auf 5 *cm* Tiefe; sonst noch diverse kleinere Schäden an den ungepanzerten Schiffsteilen und Booten. 15 Treffer auf der Steuerbordseite und 9 auf der Backbordseite hatten bloße Flecke und kaum wahrnehmbare Vertiefungen an den Panzerplatten verursacht.

Vom Stabe und von der Mannschaft niemand verletzt.

**Castelfidardo** — Linienschiffskapitän Cacace. Für dieses Schiff gilt bezüglich seiner Teilnahme an der Aktion das im vorherstehenden Gesagte. Havarien unbedeutend. Stab und Mannschaft unverletzt.

Als am Nachmittage des 20. die italienische Flotte endlich ihre Formierung in 2 Kolonnen, jede derselben in Kielwasserlinie, vollzogen hatte, steuerte „Castelfidardo“ um $3^h$ $20^m$ p. m. plötzlich aus der Linie heraus und hißte das Signal: „Man kann infolge des hohen Seeganges die Schiffsartillerie nicht gebrauchen“ (non posse servirmi delle artiglierie a causa del mare);[1]) da um diese Zeit das Feuer längst eingestellt war und beide Flotten sich schon in entgegengesetzter Richtung voneinander zu entfernen begannen, so sollte offenbar mit diesem Signal angedeutet werden, daß im Falle einer Erneuerung des Kampfes man infolge von Schwierigkeiten bei der Geschützbedienung nicht werde teilnehmen können, was um so unbegreiflicher erscheint, als nachmittags der Seegang schon im Abnehmen und — für Schiffe dieser Kategorie wenigstens — ein bereits erträglicher geworden war. Tatsächlich fand keiner der übrigen Kommandanten sich veranlaßt, diesem Umstande eine solche Bedeutung beizumessen und selbstverständlich war auch die Antwort des kommandierenden Admirals eine dementsprechende, indem dieser „Castelfidardo“ sofort mittels Signals den Befehl zurückerteilte, augenblicklich wieder den Posten in der Linie einzunehmen, das Signal des Tadels hinzufügend.

Dieses Faktums machte der Verteidiger des Admirals Persano vor dem Senate mit der maliziösen Bemerkung Erwähnung, „daß dies eine ausgezeichnete Begründung (una eccellente ragione) gewesen sei, von

[1]) Signalverzeichnis; Rendiconti etc., Seite 96.

deren Stichhältigkeit er jedoch — obschon kein Seemann — nicht überzeugt sein könne, wenn er bedenke, daß alle übrigen italienischen Schiffe in denselben Gewässern fuhren".[1])

**Ancona** — Linienschiffskapitän Piola — das dritte Schiff in der Linie und Schlußschiff der Reserve unter Kontreadmiral Vacca, fuhr unbekümmert um das Halten des „Rè d'Italia"[2]) seinem Vordermanne nach, folgte sodann den Bewegungen des Führers und beteiligte sich mit an der Beschießung des linken Flügels der österreichischen Panzerdivision und der österreichischen Holzfregatten. Während sodann Kontreadmiral Vacca mit dem „Principe di Carignano" und „Castelfidardo" die Queue der österreichischen Holzschiffe dublierte, trennte sich „Ancona" von der Reserve, da Linienschiffskapitän Piola plötzlich die Idee kam, „daß der große Bogen, den die Reserve beschrieben hatte, dieselbe zwar den feindlichen Holzschiffen nahe gebracht, dagegen von ihrem eigentlichen Kampfplatze, der dort war wo die Panzerschiffe kämpften, entfernt hatte". „Ancona" steuerte deshalb gegen den „Rè d' Italia" zu, welchen sie isoliert und stark gefährdet sah, in der Absicht, ihn zu unterstützen. Allein diese Hilfe kam, wie wir wissen, bereits zu spät, denn, bevor „Ancona" auf diesem Teile des Kampfplatzes erschien, hatten sich dort entscheidende Ereignisse vollzogen: der „Rè d' Italia" war gesunken, der „Palestro" stand in vollen Flammen.

Mit großer Wahrscheinlichkeit, die sich aus der Situation ergibt, kann angenommen werden, daß „Ancona" jenes Schiff war, welches unmittelbar nach der Katastrophe des „Rè d'Italia" den „Erzh. Ferdinand Max" bedrohte, als dieser noch nicht seine volle Fahrgeschwindigkeit erlangt hatte und hinreichend steuerfähig war.

Auf eine Entfernung von 4 bis 5 Kabel senkrecht gegen die Backbordseite des „Erzh. Ferdinand Max" steuernd, schien „Ancona" die Absicht zu haben, diesen zu rammen und mit Rücksicht auf die geringe Distanz befürchtete man schon an Bord des „Erzh. Ferdinand Max", daß es zu spät werden könnte, dem drohenden Stoße zu entgehen. Dank dem rasch und brillant ausgeführten Manöver des österreichischen Kommandanten (siehe Seite 242) sowie einer augenscheinlichen Unentschlossenheit des italienischen im letzten entscheidenden Momente, welcher, anstatt seinen Kurs fortzusetzen, von selbst das Ausweichmanöver des „Erzh. Ferdinand Max" noch unterstützte, gelang es diesem noch knapp, sich aus seiner

---

[1]) Rede des Verteidigers Sanminiatelli, Rendiconti etc. etc; Seite 128.

[2]) Siehe Seite 311.

gefährlichen Lage zu befreien. Daß hiebei von Seite der „Ancona" einige blinde Schüsse abgegeben wurden, haben wir schon an anderer Stelle erwähnt.

„Ancona" steuerte hierauf in südwestlicher Richtung, um sich mit dem „Rè di Portogallo" zu vereinigen. Auf dem Wege dahin stieß sie auf den österreichischen Raddampfer „Elisabeth", welcher eben Anstalten zur Rettung der Schiffbrüchigen des „Rè d' Italia" machte, und versuchte, ihn zu rammen. Der „Elisabeth" kam in diesem Augenblicke auch noch ein zweites italienisches Panzerschiff — „Varese" — entgegen, doch beiden wußte „Elisabeth" geschickt auszuweichen, worauf diese selbst miteinander zusammenstießen und mit ihrer Takelage längere Zeit hängen blieben „Ancona" vereinigte sich sodann mit den von Kontreadmiral Vacca ralliierten Schiffen in der Kielwasserlinie.

Die in der Schlacht mit Ausnahme der durch die zwei erwähnten Zusammenstöße erlittenen Havarien waren unbedeutend. Stab und Mannschaft unverletzt.

**Re d'Italia** — Linienschiffskapitän Conte Faà di Bruno. Über die Vorfallenheiten auf diesem Schiffe bis zum Momente der Überschiffung des Admirals Persano auf dem „Affondatore" haben wir auf den Seiten 194--196 berichtet. Was die weiteren Ereignisse auf demselben anbelangt, so stehen in dieser Beziehung nur die Aussagen der aus der Katastrophe geretteten Offiziere und Mannschaften zu Gebote und aus diesen läßt sich das Folgende konstatieren:

Nach der Überschiffung des Admirals Persano auf den „Affondatore", Führer der 2. Gruppe geworden, setzte sich Linienschiffskapitän Faà di Bruno mit dem „Rè d'Italia" sofort und ohne sich die Zeit zu nehmen, das zu dem Zwecke der Überschiffung des kommandierenden Admirals gestrichene Boot wieder zu hissen, in Bewegung, bestrebt, die inzwischen in der Linie entstandene bedeutende Lücke schleunigst auf die normale Distanz zu schließen. Als die Schlachtlinie durchbrochen wurde, fiel „Rè d'Italia", um den drohenden Stößen der österreichischen Panzerschiffe zu entgehen, gegen Norden ab, empfing, zwischen diesen passierend, ihr Feuer, wobei ein Matrose getötet wurde, und wendete sodann über Backbord, wodurch er sich der österreichischen Holzflotte näherte, welche er steuerbord auf ungefähr 3 bis 4 Kabel (600 bis 800 *m*) passierte.

Linienschiffskapitän Faà di Bruno, welcher sich erinnerte, daß in den Ordini di massima den Panzerschiffen das Engagement mit den feindlichen Panzerschiffen vorgeschrieben war, setzte deshalb seine Wendung

über Backbord fort und befand sich alsbald diesen letzteren gegenüber, als sie nach der ihrerseits vollzogenen Wendung nun zum zweiten Offensivstoß vorgingen.

Hier wurde „Rè d'Italia" gleich vom österreichischen Admiralschiffe vorne an Steuerbord gerammt und erlitt hiebei einige Havarien, doch, da der Stoß in schiefer Richtung erfolgte, war der Effekt nur ein unvollkommener. Die beiden Schiffe trennten sich rasch wieder voneinander. Während des gegenseitigen Vorüberstreifens fand auf beiden Seiten von den bereit gehaltenen Enterabteilungen ein lebhaftes Kleingewehrfeuer statt, bei welchen auf dem „Rè d'Italia" der Guardia-marina Ivancich getötet wurde. Unterdessen waren auch die drei anderen österreichischen Panzerschiffe, die ihrem Admiral gefolgt waren, näher herangekommen und beteiligten sich an dem Kampfe gegen den „Rè d' Italia", der somit augenblicklich das Feuer von vier Gegnern auszuhalten hatte. Linienschiffskapitän Faà di Bruno, von allen Seiten angegriffen und tapfer mit Breitseiten antwortend, sieht sich vergebens nach seinen Kampfgenossen behufs Unterstützung um, doch weder „Palestro" noch „San Martino" sind im stande, ihm in diesem Augenblicke zu Hilfe zu kommen, da auch sie den ungestümen Angriff der österreichischen Panzerschiffe auszuhalten haben, zu denen jetzt noch jene des linken Flügels gestoßen sind.

Kaum hatte sich „Rè d'Italia" nach seinem Zusammenstoße mit dem „Erzh. Ferdinand Max" von diesem freigemacht, als ihn schon wieder eine andere österreichische Panzerfregatte — wahrscheinlich „Kaiser Max" — achter zu rammen versuchte; doch auch diesmal gelang es dem „Rè d' Italia" noch, durch eine rasche Wendung dem drohenden Stoße auszuweichen. Die österreichische Panzerfregatte gab hiebei aus nächster Nähe einige Schüsse ab und eine Granate drang in die Wohnung des feindlichen Admirals, dortselbst einen Brand verursachend, der jedoch bald wieder gelöscht wurde. Als dieselbe achter vom „Rè d' Italia" passierte, feuerte sie noch eine konzentrierte Lage gegen ihn ab, durch welche der Steuerkopf desselben getroffen worden sein mußte, denn von diesem Augenblicke an funktionierte sein Steuer nicht mehr.[1])

---

[1]) Quando la fregata corazzata ci fece fuoco di poppa, vi fu un instante in cui il bastimento non ubbidì più al timone; il commandante se ne accorse, io pure: animai i sottoufficiali alla ruota per girarla, ma essa resisteva. Calai giù in batteria e trovai che i frenelli erano in buono stato: andai nella camera del commandante e fu là che scopersi essere il timone rotto ed inutilizzato. Rapporto dell'uffiziale piloto Giuseppe Russo. Randaccio etc. etc., tom II, Seite 170.

In dieser kritischen Lage sah Linienschiffskapitän Faá di Bruno eine feindliche Panzerfregatte — „Erzh. Ferdinand Max" — auf kurze Distanz fast senkrecht auf den „Rè d' Italia" lossteuern. Befürchtend, daß es ihm unter diesen Umständen kaum gelingen werde, dem ihm zugedachten Rammstoße zu entgehen, ließ er sofort die Enterabteilungen auf das Deck rufen, um für eine allfällige Enterung bereit zu sein. Mit voller Dampfkraft nach vorwärts arbeitend, blieb ihm nichts anderes übrig, als sein Heil zu versuchen, ob er nicht vielleicht doch noch vorne passieren oder wenigstens den Stoß etwas abschwächen könne.[1]) Allein diese schwache Hoffnung

---

[1]) Bezüglich des Gerammtwerdens des „Rè d' Italia" durch den „Erzh. Ferdinand Max" wird in vielen Schilderungen, so auch im österreichischen Generalstabswerke Seite 73, angegeben, daß dem „Rè d' Italia" in jenem kritischen Momente, als er den „Erzh. Ferdinand Max" auf sich losstürzen sah und er durch schnelles Vorwärtsarbeiten mit der Maschine demselben zu entrinnen trachtete, „eine österreichische Panzerfregatte den Weg verlegt habe". Diese Version verdient jedoch keinen besonderen Glauben, und zwar aus folgenden Gründen: Erstens schildern die Augenzeugen dieser Affäre, nämlich Linienschiffskapitän Freiherr v. Sterneck sowie die zwei schon öfter angeführten geretteten Offiziere des „Rè d' Italia", der 2. Stabschef Fregattenkapitän del Santo und der Manöveroffizier Linienschiffsleutnant Marchese Gualterio, den Vorgang in der von uns gebrachten einfachen Weise, nämlich, daß, als der „Rè d' Italia" plötzlich aus dem Pulverrauche heraustrat, der „Erzh. Ferdinand Max" sich sofort auf ihn losstürzte und daß wegen der Nähe die Vermeidung eines Rammstoßes nicht mehr möglich war. Es blieb ihm daher nichts anderes übrig, als zu trachten, diesen Zusammenstoß so viel als möglich abzuschwächen, und da läßt sich allerdings darüber reden, ob es für den „Rè d' Italia" nicht besser gewesen wäre, an seiner Fahrt nach vorwärts festzuhalten, statt von vorwärts auf rückwärts überzugehen und damit das Schiff, wenn auch nur auf einen Moment zu einem vollständigen Stillstehen zu bringen, wodurch dem „Erzh. Ferdinand Max" das Rammen in jeder Beziehung erleichtert und gefahrloser gemacht wurde. Hierin lag unserer Meinung nach das verhängnisvolle für den „Rè d' Italia".

Wir haben uns der Mühe unterzogen, nachzuforschen, woher diese Darstellung des „Weg verlegen" stamme, und gefunden, daß sie in den ursprünglichen österreichischen Berichten nicht vorkommt. Dagegen brachte sie der bekannte, dem Prinzen v. Joinville zugeschriebene Artikel der „Revue de deux Mondes" vom 15. November 1866, als angeblich von den Österreichern herrührend. Sie ging sodann in italienische Darstellungen über und so bringt sie auch das italienische Generalstabswerk Seite 324, indem es schreibt: „. . . . una di quelle corazzate nemiche (la Salamander) gli chinde la via". Attlmayr nimmt dies wieder, Seite 192, vom italienischen Generalstabswerk mit den Worten ab: „. . . nach italienischen Berichten soll der „Rè d'Italia" deshalb gestoppt haben, weil ein feindliches Panzerschiff ihm vorne den Weg verlegte". Man ersieht hieraus, wie derartige Schilderungen oft die Runde machen.

Aber sei dem wie ihm wolle, die oben angeführte Version ist schon aus dem Grunde nicht glaubwürdig, weil, wenn wirklich eine österreichische Panzerfregatte dem

erwies sich bald als trügerisch; er ließ nun wieder die Maschine mit voller Kraft nach rückwärts schlagen, doch umsonst! Sein Schicksal war bereits besiegelt, denn eben, als die Wirkung der beiden einander entgegengesetzten Bewegungen einzutreten begann und der „Rè d' Italia" wie regungslos dalag, empfing er den verhängnisvollen Stoß des „Erzh. Ferdinand Max" ungefähr 2 *m* vor dem Maschinenraume. Die verursachte Bresche betrug zirka 5 $m^2$, wovon 3 $m^2$ unter Wasser. Während der „Erzh. Ferdinand Max" langsam seinen Rammbug aus der Flanke des „Rè d'Italia" herauszog, hatte sich dieser infolge des furchtbaren Anpralles zuerst auf etwa 25° nach steuerbord geneigt, rollte sodann nach backbord zurück und versank nach ungefähr $2^1/_2{}^m$ mit dem Vorschiffe voraus in den Wogen unter den Hurrahrufen des Siegers.

Noch im letzten Augenblicke, als der „Rè d'Italia" eben den tödlichen Stoß empfing, wurden aus der Batterie einige Schüsse abgegeben, sodann stürzte sich alles, was nur konnte, in die See. Der Kommandant Linienschiffskapitän Faà di Bruno, obschon am Fuße verwundet, hielt bis zuletzt auf seinem Posten auf der Kommandobrücke aus und schoß sich sodann aus seinem Revolver eine Kugel in den Kopf.[1])

Während des Sinkens waren einige Leute nach achter geeilt, um, wie es schien, die Flagge an der Gaffel zu streichen — angeblich, damit sie nicht in die Hände des Feindes falle — doch der dem Flottenstabe zugeteilte Guardia-marina Razzetto widersetzte sich diesem Vorhaben, stieß den Matrosen, der die Flaggenleine in der Hand hielt, zur Seite und hißte die Flagge, die übrigens erst ein kurzes Stück gestrichen worden war, wieder ganz top, so daß das dem Untergange geweihte Schiff mit wehender Nationalflagge in sein nasses Grab ging.

Schiffstrümmer und zahlreiche Seeleute, denen es gelungen war, in das Wasser zu springen, bevor sie von dem reißenden Wirbel des untergehenden Schiffes ergriffen wurden und die jetzt, mit den Wellen um ihr

---

„Rè d' Italia" im Momente, wo er schon vom „Erzh. Ferdinand Max" bedroht war und wegen seiner Steuerhavarie nicht mehr zur Seite ausweichen konnte, den Weg verlegt hätte, das heißt so gekommen wäre, daß sie seinen Weg kreuzte, doch höchst wahrscheinlich sie selbst verloren gewesen wäre. Der Kommandant des „Rè d' Italia" würde in seiner verzweifelten Lage wohl nicht gezögert haben, den ihm drohenden Untergang an diesem Schiffe in gleicher Weise zu rächen, es sei denn, daß ihn Mut und Geistesgegenwart gänzlich verlassen hätten. A. d. V.

[1]) Der Oberstückmeister Pollio und der Oberbootsmann Maresca bezeugten dieses Faktum vor der Untersuchungskommission.

Leben kämpfend, um Hilfe riefen, bezeichneten die Stelle dieser furchtbar großartigen Katastrophe. Sich an Rundhölzer, Riemen und Holztrümmer jeder Art anklammernd, trieben diese Unglücklichen mit der See der Insel Lesina zu, immer in der Angst, von den eigenen oder feindlichen Schiffen, welche zum Teile mitten zwischen ihnen passierten, überfahren oder durch Zufall angeschossen zu werden,[1]) da die Schlacht ihren weiteren Fortgang nahm.

Wir haben schon früher (Seite 214) gezeigt, wie die humanen und edlen Absichten des österreichischen Admirals, ihnen Hilfe zu leisten, durch die Umstände und ihre eigenen Landsleute vereitelt wurden; ähnliche Verhältnisse dürften italienischerseits vorgewaltet haben. Es gelang den Schiffbrüchigen endlich, sich in Gruppen zu vereinigen und nach vielen Anstrengungen so gut als möglich aus den herumtreibenden Gegenständen zwei Flöße zu konstruieren.

---

[1]) Es wurde später vom Admiral Persano der allgemeine Vorwurf erhoben, daß österreichischerseits auf die in den Wellen um ihr Leben kämpfenden Leute des „Rè d'Italia" noch absichtlich geschossen worden wäre. Wie böswillig diese so allgemein gehaltene Beschuldigung ist und wie wenig sie dem ritterlichen Sinne, der anerkanntermaßen in der österreichischen Armee und Marine seit jeher geherrscht hat und traditionell hochgehalten wird, entspricht, dies glauben wir wohl nicht erst des näheren erörtern zu müssen. Der italienische Admiral scheint dieselbe auf den Bericht des Linienschiffsleutnants Marchese Gualterio (siehe Beilage IV) hin erhoben zu haben, welcher berichtete, daß sich die Schiffbrüchigen mitten zwischen den beiden kämpfenden Flotten befanden, daß sie nahe an den österreichischen Kanonenbooten vorübertrieben, daß man von diesen aus drohende Geberden auf sie machte und daß von einem derselben sogar mit Gewehren auf sie geschossen worden sei. Ohne die Tatsache im geringsten zu bezweifeln, daß dort Geschosse einschlugen, möchten wir aber nur auf den einen Umstand hinweisen, daß auch die österreichischen Kanonenboote, wie wir früher gezeigt haben, sich lebhaft an dem Kampfe ihrer Holzfregatten gegen die Teteschiffe Kontreadmirals Vacca beteiligten, welcher Kampf gerade um die Zeit stattfand, als die Schiffbrüchigen in ihre Nähe gekommen sein mußten (zirka $12^h$), daß es somit immerhin möglich ist, daß eine oder die andere Gewehrkugel, welche diesen zugedacht war, sich unabsichtlich zwischen die schwimmende Mannschaft des „Rè d'Italia" verirrte. Der Kommandant des Schraubenschoners „Narenta", Linienschiffsleutnant Spindler, der nahe an derselben passierte, wollte Hilfe leisten und die Boote streichen; seine Absicht wurde aber durch die beiden Panzerfregatten Vaccas, welche ihn beschossen, unmöglich gemacht und auch bei dieser Gelegenheit sah man, wie einzelne ihrer Projektile mitten zwischen die Schiffbrüchigen fielen. Es sind dies eben Zufälle, wie sie mitten in der Aufregung des Kampfes, wo die verschiedenen Möglichkeiten nicht lange berechnet werden, stets vorkommen können, ohne daß man denselben gerade eine Absichtlichkeit zu Grunde zu legen berechtigt ist. A. d. V.

Auf dem einen befand sich der dem Flottenstabe zugeteilte Fregattenkapitän Andrea del Santo mit dem Linienschiffsleutnant Gaetano Gaudiano, dem Guardia-marina Alberto Isola nebst 38 Unteroffizieren und Matrosen, auf dem anderen größeren Linienschiffsleutnant Enrico Marchese di Gualterio, der Pilot I. Klasse Giuseppe Russo, der Linienschiffs-Unterleutnant Giuseppe Casanova, die Guardie-marina Michele Razzetto, Torello Orsini und Carlo Olivieri mit ungefähr 100 Unteroffizieren und Matrosen. Man trachtete, sich durch das Emporhalten von Stangen und Bootsriemen, an welchen Tücher oder Hemden gebunden waren, bemerklich zu machen, doch umsonst! Sowohl die eigenen wie die feindlichen Schiffe entfernten sich immer mehr von dieser Stelle, da die Schlacht inzwischen in anderer Richtung fortgesetzt wurde. Die Offiziere, Unteroffiziere sowie einige ältere Matrosen belebten so viel als möglich den sinkenden Mut der Mannschaft, von der einigen die Kräfte auszugehen drohten. Es fehlte hiebei nicht an Zügen aufopfernden Mutes und kameradschaftlicher Hingebung. Linienschiffsleutnant Alfredo Bosano ging in dem edlen Bestreben, den Kammerdeputierten Pier Carlo Boggio, welcher nicht schwimmen konnte, zu retten, selbst zu Grunde. Der Matrose Pietro Nesi rettete mit eigener Lebensgefahr den Matrosen Buoncore, Matrose Paolo Venè hielt und unterstützte den in der See von einem Projektil getroffenen Kameraden Fanelli, dabei selbst im hohen Grade gefährdet; ebenso zeichnete sich der Segelmacher Raffaele Laprea, ein alter befahrener Seemann des genuesischen Litorale, durch seinen Mut wie durch die tatkräftige Unterstützung der Schwachen aus, bis er zuletzt bei diesem edlen Bestreben selbst in den Wellen verschwand.

Endlich nach 8 Stunden schwerer körperlicher wie seelischer Leiden, denen die meisten fast schon zu erliegen drohten, nahte die Rettung. Gegen $7^h$ abends entdeckten die Ausluger der Schraubenfregatte „Principe Umberto“, Kommandant Linienschiffskapitän Guiglielmo Acton, das größere der beiden treibenden Flöße. Sofort steuerte „Principe Umberto“ aus der Linie und der angedeuteten Richtung zu, wo man endlich die unglücklichen Gefährten aus ihrer gräßlichen Lage befreite und in die rasch gestrichenen Boote aufnahm. Der „Affondatore“ sowie die „Stella d'Italia“ näherten sich nun gleichfalls der Stelle, wo „Principe Umberto“ seinem Rettungswerke oblag und nahmen die Leute des zweiten Floßes an Bord. Die Raddampfer „Messaggiere“, „Calatafimi“ und „Indipendenza“ durchfuhren noch bis $10^1/_2{}^h$ abends die See nach allen Richtungen, ohne jedoch irgend jemand mehr aufzufischen.

Im ganzen wurden gerettet durch

| | | |
|---|---|---|
| „Stella d'Italia" . . . . | 2 Offiziere, | 38 Mann |
| „Affondatore" . . . . . | 1 Offizier, | — |
| „Principe Umberto" . . . | 6 Offiziere, | 121 Mann |
| somit . | 9 Offiziere, | 159 Mann |

vom Bootsmann abwärts. 18 Mann hatten, wie sich später herausstellte, durch Schwimmen die Insel Lissa erreicht, wo sie von den Bewohnern und dem Inselkommando gelabt und mit Kleidung versehen wurden. Sonst entgingen der Katastrophe des „Rè d'Italia" — außer Admiral Persano, dem Stabschef der Flotte, Linienschiffskapitän Edoardo d'Amico, dem ersten Flaggenadjutanten Linienschiffsleutnant Ernesto Conte di Persano, dem zweiten Ordonnanzoffizier Roberto de Luca und 2 Steuerleuten, die sich alle vor Beginn der Schlacht auf den „Affondatore" überschifft hatten — noch der Guardia-marina Salvatore Palermo und 11 Mann des Bootes, die der „Governolo" aufgenommen hatte; ferner 38 Mann des Ausschiffungsdetachements unter Führung des Marineinfanteriehauptmannes Ernesto Oliva, die noch vom Abend des 19. an Bord der „Maria Adelaide" verblieben waren, somit weitere 6 Offiziere und 51 Mann.

Von der ganzen Bemannung des „Rè d'Italia", welche aus 42 Offizieren und 620 Mann bestand, kamen sonach bloß 15 Offiziere und 228 Mann vom Bootsmann abwärts mit dem Leben davon, während 27 Offiziere und 392 Mann zu Grunde gingen.

Die geringe Fürsorge des Admirals Persano nach der Schlacht betreffs der Schiffbrüchigen des „Rè d'Italia", denen in den langen Nachmittagsstunden des 20. auch nicht ein einziger der zahlreichen Raddampfer, welche sehr gut zur Durchsuchung der See verwendet werden konnten, zu Hilfe kam und die nur zufällig von den Auslugern des „Principe Umberto" entdeckt wurden, ist wohl hauptsächlich die Ursache, daß nicht mehr Menschenleben nach dieser Schiffskatastrophe gerettet werden konnten. [1])

[1]) Und doch wußte er um $4^h$ bereits positiv, daß der „Rè d'Italia" gesunken war. Des Linienschiffskapitäns d'Amico hatte sich bereits früher eine Ahnung von dem Verluste dieses Schiffes, dessen Untergang man am „Affondatore" nicht bemerkt hatte, bemächtigt, als er gegen $1^h$ einmal die Flotte mit dem Fernrohre musterte und den „Rè d'Italia" nicht finden konnte. Er teilte auch seine Besorgnis einigen Offizieren am Bord des „Affondatore" mit, doch gab man sich noch immer der Hoffnung

**Palestro** — Fregattenkapitän Cappellini. Dieses Schiff war infolge des Nichteinrückens der Panzerkorvette „Formidabile" auf ihrem Posten in der Schlachtlinie beim Durchbrechen derselben durch die Österreicher bedeutend von seinem nunmehrigen Vordermanne, dem „Rè d'Italia", entfernt.[1]) Obschon mit ganzer Maschinenkraft fahrend, konnte es diesem doch nicht mehr auf die normale Distanz näher kommen und ihm während des heftigen Angriffes, den er seitens der österreichischen Panzerschiffe auszuhalten hatte, Unterstützung bringen

Während dieser Vorwärtsbewegung wurde „Palestro" von dem österreichischen Admiralschiffe „Erzh. Ferdinand Max", dessen Kurs er kreuzte, steuerbord achter gerammt. Durch die Wucht des Stoßes wurden ihm dabei einige Panzerplatten heruntergerissen, auch erhielt er aus der Batterie des „Erzh. Ferdinand Max" sowie von dessen Blockhausgeschützen einige Schüsse aus nächster Nähe; trotzdem gelang es ihm aber, sich wieder frei zu machen. Beim Zusammenstoße war die Kreuzmarsstenge heruntergestürzt, auch die Besangaffel mit der Flagge fiel herunter und gerade auf das Vorkastell des kaiserlichen Admiralschiffes, auf welchem sie als Trophäe zurückblieb (Seite 241).

Nachdem der „Palestro" dem Stoße des „Erzh. Ferdinand Max" glücklich entgangen war, wurde er alsbald von anderen österreichischen Panzerschiffen sowie von der „Novara" engagiert, die ihn heftig beschossen und von denen erstere zu rammen trachteten. Von einem dieser Schiffe — wahrscheinlich „Drache" — erhielt er auf ungefähr 1 Kabel (200 *m*) eine konzentrierte Lage in sein ungepanzertes Heck, wobei eine Granate in den Vorraum zur Offiziersmesse drang, in welchem man zirka 20 *t* Kohle gestaut hatte, um das Schiff mehr achterlastig zu machen.[2]) Diese Kohlen nun fingen Feuer, welches man aber am Bord des „Palestro" in der Hitze des Gefechtes erst bemerkte, als dasselbe schon größere Dimensionen angenommen hatte, worauf der Kommandant

---

hin, daß er vielleicht in der Nähe des brennenden „Palestro" und durch den Rauch desselben gedeckt sei; erst nach der Katastrophe des „Palestro" wurde man gewahr, daß „Rè d'Italia" noch immer fehle, und deshalb richtete um $4^h$ $4^m$ p. m. der „Affondatore" das Signal an die Flotte: „Man verlangt Nachricht über die verschwundenen Schiffe oder unter welchem Windstriche sie gepeilt werden, „Rè d'Italia" — („Si domanda notizie dei bastimenti dispersi o per qual rombo si rilevano, „Rè d'Italia"), worauf von einigen Schiffen das Signal gehißt wurde: „Rè d'Italia" — gesunken („Rè d'Italia — affondato"). Rendiconti etc.; desposizione d'Amico, Seite 69. A. d. V.

[1]) Nach dem Berichte des Guardia-marina Fabrizi 6 Kabel; siehe Beilage V.

[2]) Bericht des Guardia-marina Fabrizi; siehe Beilage V.

über Backbord wendend außerhalb des Gefechtsbereiches zu kommen trachtete und nun alle seine Anstrengungen auf die Bekämpfung des immer mehr um sich greifenden Brandes richtete.

Die Pulverkammern werden unter Wasser gesetzt und sodann die ganze Mannschaft zu den Löscharbeiten beordert. Doch infolge des ungeheuren, immer dichter werdenden Rauches kann man sich der eigentlichen Brandstelle nicht nähern, so daß das Feuer trotz alledem von Minute zu Minute weitere Fortschritte macht. Man bringt nun das Schiff an den Wind, damit die Flammen mehr außer Bord gehen, nähert sich aber durch diese Kursveränderung wieder dem Feinde, der, die kritische Lage und Position des „Palestro“ bemerkend, ein Panzerschiff zu dessen Verfolgung abschickt. Diese Bewegung wird aber von der eigenen Flotte wahrgenommen und die Schiffe der Reserve unter Kontreadmiral Vacca erhalten den Befehl, den „Palestro“ aufzunehmen, was auch geschieht, und unter ihrer Deckung steuert derselbe zur eigenen Flotte, hinter die Linie der Panzerschiffe.

Auch der kommandierende Admiral auf dem „Affondatore“ nähert sich jetzt dem brennenden Schiffe und wird beim Passieren des Hecks mit den Rufen: „Evviva il Rè! Evviva Italia“ empfangen. Der Stabschef d'Amico ruft mit dem Sprachrohr hinüber: „Mannschaft retten, wir werden Boote schicken“, worauf der Kommandant Cappellini noch die beruhigende Antwort gibt: „Keine Gefahr, die Pulverkammern sind unter Wasser gesetzt“. Der „Affondatore“ steuert sodann wieder auf seinen Posten an der Tete der Linie. Vizeadmiral Albini befiehlt mittels Signals dem „Governolo“, sich dem Kommandanten des „Palestro“ zur Verfügung zu stellen, der diese Hilfe annimmt und den „Governolo“ anweist, ihn in Schlepp zu nehmen und mit dem Bug an den Wind zu bringen, nachdem das eigene Steuer nicht mehr zu gebrauchen ist. Dies geschieht, aber beim Inbewegungsetzen reißen die Schlepptaue. In diesem Augenblicke nähert sich auch die „Indipendenza“, welche ein Boot streicht, das dem „Governolo“ beisteht, neue Trossen auszubringen. Der erste Offizier des „Palestro“, Linienschiffsleutnant Viterbo, leitet diese Arbeiten vom Vorkastell aus; der Kommandant Cappellini schickt ihm den Guardia-marina Fabrizi mit dem Auftrage zu, sich zu beeilen, und läßt inzwischen Anstalten zur Ausschiffung der Mannschaft treffen. Während man sich aber hiezu anschickt, ungefähr um $^{1}/_{2}3^{h}$, vernimmt man rasch nacheinander das Platzen mehrerer Granaten, sodann eine fürchterliche Detonation und der „Palestro“ mit seiner Bemannung fliegt in die Luft.

Schiffstrümmer aller Art und Glieder menschlicher Leichen regnen auf den „Governolo, die „Indipendenza“ und die Boote herab, welchen es gelingt, den Guardia-marina Fabrizi sowie 22 Matrosen in noch lebendem aber meist sehr beschädigtem Zustande aufzufischen, die Überlebenden der Katastrophe und die Reste eines Bemannungsstandes von 12 Offizieren und 228 Mann. Dies ist die wahre und ungeschminkte Darstellung des Sachverhaltes bezüglich der Katastrophe des „Palestro“, so wie dieselbe aus den vor der Untersuchungskommission gemachten Aussagen der Geretteten, insbesondere des Guardia-marina Fabrizi hervorgeht. Sie weicht im wesentlichen von jener ab, wie gewöhnlich das Ende des „Palestro“ und seiner wackeren Bemannung erzählt wird.

Darnach hätte Fregattenkapitän Cappellini es für eine Ehrensache angesehen, sein Schiff überhaupt nicht zu verlassen und es vorgezogen, mit demselben unterzugehen, indem er ausrief: „Wer gehen will, mag gehen — ich bleibe“, worauf die Mannschaft, von dem Beispiele ihres Kommandanten begeistert, unter donnernden Evvivas geschworen habe, ebenfalls zu bleiben und nur die Kranken und Verwundeten in die Boote des „Governolo“ überschifft wurden. Dem ist, wie nun mit Sicherheit festgestellt wurde, nicht so.

Als die italienische Regierung mittels königlichen Dekretes vom 1. August dem Fregattenkapitän Alfredo Cappellini die goldene Militärverdienstmedaille zuerkannte, geschah dies allerdings mit der Motivierung, „daß er vorgezogen habe, lieber mit seinen Offizieren und seiner Mannschaft unterzugehen, als das seinem Kommando anvertraute Schiff, welches eine Beute der Flammen geworden war, zu verlassen“. Die Regierung hatte jedoch damals schon von dem Resultate der Untersuchungskommission bezüglich des Unterganges des „Palestro“ sowie von den Aussagen der Überlebenden desselben Kenntnis. Sie fand es aber aus politischen Gründen für gut, den über dieses Ereignis im Publikum zirkulierenden Gerüchten nicht entgegenzutreten, da sie der Ansicht war, daß bei der gedrückten Stimmung die allgemein herrschte, dieser vermeintliche Akt von Heroismus lindernd auf das verwundete Selbstgefühl der Nation wirken werde und zur Beruhigung der Gemüter beitragen könne. Anstatt daher die Öffentlichkeit über das Wahre an der Sache aufzuklären, schwieg man und bestärkte hiedurch dieselbe in dem Glauben, der von den Journalen überschwenglich geschilderten Darstellung. So geschah es auch, daß das Munizipium von Livorno, der Vaterstadt Cappellini's, eine Gedenktafel an dem Geburtshause desselben anbringen ließ, deren Inschrift emphatisch betonte: „che sdegnoso

sopravvivere alla mancata vittoria — se e gli annuenti compagni — sprofondò nel mare — insegnando come la fortuna ai magnanimi — può torre il trionfo" etc., etc.[1])

Die Geschichte aber, welche die Pflicht hat, selbst liebgewonnene und gern gehörte Überlieferungen der Wahrheit zu opfern, kann auch in diesem Falle nicht umhin, den Untergang des „Palestro" des Sagenhaften zu entkleiden und die reine, nüchterne Wirklichkeit an dessen Stelle zu setzen. Nach dieser ist bezüglich des Unterganges des „Palestro" das nachstehende festgestellt:

Aus den übereinstimmenden Aussagen aller Geretteten geht hervor, daß man auf dem „Palestro", als die Pulverkammern unter Wasser gesetzt waren, bezüglich einer allfälligen Explosion keine Befürchtungen mehr hegte und sich mit verdoppelten Eifer den Löscharbeiten hingab. Es läßt sich aber auch nicht bezweifeln, daß zu der Zeit, in welcher der Kommandant Cappellini den „Governolo" anwies, den „Palestro" in Schlepp zu nehmen, er selbst bereits die Hoffnung aufgegeben hatte, des Feuers Herr zu werden und Dispositionen zur Ausschiffung der Mannschaft getroffen hatte. Dies letztere geht aus den Aussagen der meisten der geretteten Steuerleute und Matrosen hervor, welche sich auf Deck in dessen Nähe befanden und die übereinstimmend vor der Untersuchungskommission zu Protokoll gaben, „daß der Kommandant im letzten Momente, als sich schon jede Hoffnung auf Rettung des Schiffes unmöglich erwies, mit großer Ruhe und Kaltblütigkeit den Offizieren Befehle erteilt habe, die Einschiffung der Leute in die Boote vorzunehmen, daß aber unmittelbar nach dem erteilten Befehle schon die Explosion stattfand". Daß diese dennoch eintrat, trotzdem man die Pulverkammern unter Wasser gesetzt hatte, läßt sich nur so erklären, daß dieses Unterwassersetzen kein vollständiges, sondern nur ein teilweises gewesen sein mag, bei welchem die einzelnen Munitionskisten nicht — wie vorgeschrieben — geöffnet wurden, wobei dann allerdings die Munition für Kriegszwecke unbrauchbar wird, daß sodann als das Feuer die hölzernen Wände der Pulverkammern ergriffen und verzehrt hatte, das Wasser wieder seinen Ablauf fand, worauf sich die kupfernen Munitionskisten erhitzten und die Entzündung des Pulvers herbeiführten.

Auf diese einfache und völlig wahrscheinliche Erklärung ist also die Ursache der plötzlichen unerwarteten Explosion sowie die Erzählung vom Untergange des „Palestro" zurückzuführen, wodurch gleichwohl

---

[1]) Randaccio, etc., etc.; tom. II, Seite 191.

der Ruhmesglanz, der sich um Alfredo Cappellini und seine Getreuen verbreitet hat, nicht im geringsten verdunkelt zu werden braucht. Sie haben als wackere Seeleute behufs Erhaltung ihres Schiffes in der Bekämpfung des Elementes das möglichste geleistet und mit größter Hingebung so lange ausgeharrt, als noch eine Hoffnung auf Rettung vorhanden war; in dieser ihrer getreuen Pflichterfüllung, als eben das unglückliche, dem Untergange geweihte Schiff verlassen werden sollte, gingen sie zu Grunde. Aber nicht, wie man ursprünglich verbreitet hatte, nach dem Beispiele des „Vengeur“ [1]) aus Schmerz über den unglücklichen Ausgang des Kampfes und den Untergang der Gefangenschaft vorziehend, hatte sich der Kommandant des „Palestro“ mit seiner wackeren Bemannung dem Tode geweiht; er befand sich ja nicht, wie jener, rings vom Feinde umgeben; er lag bereits in Sicherheit inmitten seiner eigenen Kampfgenossen, die ihm zu Hilfe eilten. Seine Pflicht als Kommandant erstreckte sich daher nur mehr darauf, alle Anstrengungen auf die Erhaltung des ihm anvertrauten Schiffes zu richten und als diese sich nicht mehr als möglich erwies, die Rettung der Mannschaft zu veranlassen, um seinem Lande und seinem Kriegsherrn das Leben dieser Braven zu erhalten. Dieser doppelten Pflicht als Soldat und Mensch war, wie wir gesehen haben, der tapfere Kommandant auch im vollsten Maße nachgekommen und die italienische Marine kann daher auch bei Hinweglassung des Sagenhaften mit Stolz auf die Episode des „Palestro“ zurückblicken.

Die Namen der Verunglückten des Stabes haben wir auf Seite 232 gegeben.

**San Martino** — Fregattenkapitän Roberti. Dieses im Zentrum der italienischen Linie postierte Schiff, bestrebte sich bei Beginn der Schlacht dem Führer der Gruppe — „Rè d'Italia“ — nachzukommen, nahm aber im Vorbeifahren vorher noch kurze Zeit teil an dem Kampfe der Gruppe Riboty gegen die österreichische Holzdivision. „San

---

[1]) Der bekannten durch zahlreiche Gedichte und Gemälde der Nachwelt überlieferten Episode aus der Seeschlacht von XIII Prairial l'an 1 (1. Juni 1793) im Meerbusen von Gascogne zwischen der französischen Flotte unter Admiral Villaret-Joyeuse und der englischen unter Lord Howe, in welcher es zwischen dem französischen Linienschiff „Le Vengeur“ und dem englischen „Brunswick“ zu einem Nahgefechte kam, welches damit endete, daß nach längerer tapferer Gegenwehr und großen Verlusten des „Vengeur“ der Kapitän und die Mannschaft desselben es vorzogen, statt die Flagge zu streichen und sich dem Feinde zu ergeben, das Schiff in die Luft zu sprengen. A. d. V.

Martino" steuerte hierauf wieder dem „Rè d'Italia" zu und trachtete eine feindliche Panzerfregatte (wahrscheinlich „Kaiser Max"), welche sich achter desselben befand und mit diesem engagiert war, zu rammen, doch hatte die österreichische Panzerfregatte noch Zeit, durch eine rasche Bewegung nach backbord dem drohenden Stoße auszuweichen. „San Martino" erhielt bei dieser Gelegenheit von einem anderen österreichischen Panzerschiffe (wahrscheinlich „Drache") auf kurze Distanz eine Breitseite, welche einen großen Teil seiner Achterbekleidung zertrümmerte und in der Kommandantenwohnung einen Brand verursachte, der indes bald wieder gelöscht wurde. Der Kommandant steuerte aus dieser Veranlassung außerhalb des Gefechtsbereiches und wandte sich hierauf wieder der Gruppe Riboty zu. Dort von zwei österreichischen Panzerfregatten (wahrscheinlich „Don Juan" und „Prinz Eugen") und einer Holzkorvette „Erzh. Friedrich" engagiert, brach hiebei abermals durch eine in die Offizierskabinen an Steuerbord einschlagende Granate Feuer aus. Auf die große Geschwindigkeit seines Schiffes bauend, entzog sich der Kommandant dieser neuen Gefahr dadurch, daß er, mit beiden Borden feuernd, mitten zwischen zwei der feindlichen Schiffe hindurchfuhr und im Pulverdampfe verschwand. Nach Bewältigung des Brandes sodann die eigenen Panzerschiffe an seiner Backbordseite erblickend, welche im Begriffe waren sich zu vereinigen, steuerte er auf diese los und bemerkte nun das Signal des Kontreadmirals Vacca, welches die Formierung einer Kielwasserlinie ohne Rücksicht auf Rang und Posten anbefahl. Im Begriffe, diesem Signale Folge zu leisten, stieß „San Martino" mit der „Maria Pia" zusammen, wobei er einige Beschädigungen davontrug.

Die Havarien des „San Martino" außer den durch das Feuer entstandenen Beschädigungen der Holzwände an den Offizierskabinen und der Kommandantenwohnung waren folgende: Eine Panzerplatte durchschossen, wobei das Projektil in der Holzpolsterung unter derselben stecken geblieben war, mehrere andere Panzerplatten leicht beschädigt Der Sporn war infolge des Zusammenstoßes mit der „Maria Pia" nach links gedrückt, so daß das Schiff Wasser zog, welches indes von der Maschine mit Leichtigkeit bewältigt wurde. Ferner waren noch einige Winkeleisen und Eisenbleche der Verkleidung an Steuerbord beschädigt, 2 Stückpfortendeckel heruntergerissen, 3 Fockwanten zerschossen sowie noch einige andere unbedeutende Beschädigungen in der Takelage.

Im ganzen war selbst nach italienischem Urteile die Beteiligung des „San Martino" am Kampfe keine besonders ausgiebige, entsprechende gewesen und wurde — wie wir glauben mit Recht — dem Komman-

danten verübelt, durch die großen Bögen, in welchen er jedesmal aus dem Gefechtsbereiche steuerte um den entstandenen Brand zu löschen, die kritische Zeit versäumt zu haben, sich noch weiter mit Erfolg an der Aktion beteiligen zu können. Auch erscheint das von ihm um $4^h$ p. m. gemachte Signal: „Man ist nicht mehr im stande, die Linie zu halten" mit Rücksicht auf den Grad der erlittenen Havarien nicht gerechtfertigt.[1]) Vom Stab war niemand verletzt, von der Mannschaft blieben 3 Mann tot und 2 Mann waren schwer, 2 Mann leicht verwundet.

**Rè di Portogallo** — Linienschiffskapitän Riboty — dieses Schiff, Führer der dritten Gruppe — „Rè di Portogallo", „Varese", „Maria Pia" — lag am Morgen des 20. abseits des Gros der Panzerschiffe mit der Reparatur einer Maschinenhavarie beschäftigt, die erst gegen $8^1/_2{}^h$ beendet war. Admiral Persano hatte den „Governolo" entgegengeschickt, um es nötigenfalls in Schlepp zu nehmen, doch erwies sich diese Hilfe als nicht mehr notwendig, da der „Rè di Portogallo" inzwischen dampfbereit geworden war und sich von selbst gegen die italienischen Panzerschiffe in Bewegung setzte, welche eben eine Frontlinie mit westlichem Kurse formierten. Linienschiffskapitän Riboty hatte in diesem Augenblicke noch keine Kenntnis von dem Erscheinen der österreichischen Eskadre. Er vereinigte sich sofort mit dem Gros, seinen Posten als Führer der dritten Gruppe am linken Flügel einnehmend und gewahrte nun das Anrücken des Feindes.

Da in Bezug auf die Angriffsweise vorher nichts Näheres bestimmt worden war und auch keine weiteren darauf bezüglichen Signale erfolgten, er somit auf sein eigenes Urteil angewiesen blieb, nach welchem ihm die inzwischen angenommene Kielwasserlinie keineswegs vorteilhaft für den Angriff gegen die österreichischen Panzerschiffe erschien, glaubte er am besten zu handeln, wenn er sich mit seiner Gruppe auf die feindliche Holzdivision würfe, um diese womöglich von ihren Panzerschiffen zu trennen und hiedurch der Holzflotte des Vizeadmirals Albini den aufzunehmenden Kampf zu erleichtern.[2])

---

[1]) Siehe Randaccio, Storia della marina italiana II, Seite 203.

[2]) Rendiconti etc; deposizione Riboty Seite 91. „Tosto che i ncominciò il com battimento, dopo le prime bordate dell' ammiraglio Vacca, pensando che colla linea di fila naturalmente non si era in posizione propizia per accettare il combattimento, voltai la prua al nemico, andai verso l'ala dritta del medesimo coll' intenzione di dividere la squadra austriaca in legno da quella della corrazzate onde facilitare alla nostra squadra in legno il combattimente con la nemica."

In dieser Absicht steuerte er mit „Maria Pia“ und „Varese“ gegen den rechten Flügel der österreichischen Holzdivision, welche ihm aber schon, das Linienschiff „Kaiser“ an der Spitze, entgegenkam, da Kommodore v. Petz dieses Manöver bemerkt, die Absicht erraten und behufs Deckung seiner rückwärtigen kleineren Schiffe sofort nach backbord abgefallen war.

Unter dem heftigen Geschützfeuer, das nun auf beiden Seiten begann, näherten sich rasch die feindlichen Abteilungen und es währte nicht lange, so sah der „Rè di Portogallo“ an seiner Backbordseite den „Kaiser“ auf ganz kurze Entfernung vor sich, der in der unverkennbaren Absicht zu rammen auf ihn losdampfte und eine Lage seiner Backbordbatterie abgab. Wie wir wissen (siehe Seite 204), hatte sich der österreichische Kommodore, im Vertrauen auf die Stärke seines Schiffes zu dieser heroischen Tat entschlossen, da er wegen der allzu großen Nähe nicht mehr anders ausweichen konnte, ohne die achter von ihm befindlichen Schiffe „Elisabeth“ und „Erzh. Friedrich“ im höchsten Grade zu gefährden. Linienschiffskapitän Riboty ahmt das Manöver seines Gegners nach und fällt gleichfalls nach backbord ab, um ihm den Bug zu zeigen und womöglich durch einen Rammstoß seinerseits zuvorzukommen; aber die beiden Schiffe sind einander schon zu nahe und der Stoß des Linienschiffes erfolgt früher, jedoch nicht mehr senkrecht, sondern im schiefen Winkel, backbord in der Nähe der Maschine. Das Linienschiff verliert hiebei seinen Fockmast und die beiden Schiffe streifen aneinander vorüber, sich gegenseitig beschießend und im dichten Rauch verschwindend. Auf dem „Rè di Portogallo“ glaubt man sogar, das Linienschiff sei gesunken.

Die Havarien, welche der „Rè di Portogallo“, der nach dem erlittenen Stoße stark nach steuerbord überkrängte, bei dieser Gelegenheit davontrug, waren ziemlich bedeutende. Alles was auf der Backbordseite vom Schiffe herausragte, wurde abrasiert; er verlor 2 Anker und mehrere Boote; von 4 Landungsgeschützen, welche sich achter befanden wurden die Lafetten zertrümmert, eines fiel ins Meer, ebenso wie 11 Stückpfortendeckel an Backbord, endlich wurde die Bordwand auf eine Länge von mehr als 60 Fuß vollständig zertrümmert. Auch die Takelage und das Heck hatten einige Beschädigungen erlitten.

Bald nach diesem Zusammenstoße mit dem „Kaiser“ war „Rè di Portogallo“ backbord von einigen Holzschiffen, steuerbord von zwei Panzerfregatten bedroht und befand sich, da er von den übrigen Schiffen seiner Gruppe getrennt war, in einer bedenklichen Lage. Er beantwortete

kräftig ihr Feuer mit seiner Batterie und bestrebte sich durch rasche Bewegungen den beabsichtigten Stößen der gepanzerten Gegner zu entziehen. Viele feindliche Geschosse beschädigten das Deck und die Takelage; der zweite Kommandant, Fregattenkapitän Emerich Acton, wurde bei dieser Gelegenheit durch einen Granatsplitter leicht verwundet, kehrte aber, nachdem er verbunden, wieder auf seinen Posten zurück. Eine Granate platzte in der Großmars und tötete und verwundete einige der dort postierten Marsgasten.

Linienschiffskapitän Riboty, der seine Augen in diesem kritischen Augenblicke nach den anderen Kampfgenossen umherschweifen ließ, sich aber von diesen verlassen fand,[1]) versuchte nun eine österreichische Holzfregatte — „Schwarzenberg“ — anzurennen, um sich Bahn zu brechen, erhielt aber von derselben eine konzentrierte Breitseite, durch welche ihm Heck und Masten neuerdings beschädigt wurden. Es gelang ihm aber schließlich doch sich frei zu machen und mit jenen italienischen Panzerschiffen, die sich jetzt in westlicher Richtung um die nun auftauchenden Teteschiffe des Kontreadmirals Vacca sammelten, zu vereinigen.

Noch einmal im Verlaufe der Schlacht gelang es dem tapferen Kommandanten dieses Schiffes, sich vorteilhaft bemerkbar zu machen. Auf das Signal des kommandierenden Admirals an die Flotte, $12^h\ 15^m$: „Die Flotte hat mit Freiheit der Bewegung und des Manövers den Feind zu verfolgen“, welches Signal erfolgte, als das Gros der österreichischen Holzschiffe sich von der Begleitung des Linienschiffes „Kaiser“ abgewendet hatte, um wieder den eigenen Panzerschiffen zuzusteuern und welche Vereinigung Admiral Persano durch ein kühnes Daraufgehen zu verhindern trachtete, ging nur der „Rè di Portogallo“ aus der Linie der Panzerschiffe heraus, um diesem Befehle nachzukommen. „Aber“, wie Linienschiffskapitän Riboty vor der Untersuchungskommission aus-

---

[1]) „Feci del mio meglio per isvincolarmi, cercai se era possibile di andare ad investire una fregata, che suppongo fosse la „Novara“; ma mentre mi avvicinava a questo bastimento, due corazzate nemiche si presentarono e m'impedirono quella manovra. Allora cercai cogli occhi i miei compagni, cercai gli altri bastimenti e mi vidi solo in mezzo alla squadra nemica: gli altri bastimenti si riformavano naturalmente coll'intento di ritornare all' attacco. Allora mi feci strada; diressi per sortire e vi riuscii; il nemico dovette lasciarmi passare ed andai a prendere il mio posto nella linea delle corrazzate.“ Rendiconti etc. etc.; deposizione Riboty Seite 91. Riboty meint hier mit der „Novara“ engagiert gewesen zu sein, doch spricht die Situation für die „Schwarzenberg“, da erstere um diese Zeit sich in der Nähe des Flaggenschiffes befand.

sagte, „als ich sah, daß keinerlei Signal, weder des Lobes noch des Tadels für dieses Manöver gehißt wurde; als ich fand, daß mir niemand gefolgt war und ich allein diese Bewegung gegen die feindliche Eskadre ausgeführt hatte, überkam mich das Gefühl, als ob ich vielleicht gefehlt hätte und dies nicht die Absicht des Admirals en chef gewesen wäre und aus diesem Grunde begab ich mich wieder auf meinen Posten zurück". Wir werden später sehen, daß Linienschiffskapitän Riboty sich nicht geirrt hatte und was die Ursache der Nichtausführung dieses Befehls gewesen ist.

Linienschiffskapitän Riboty wurde für sein ausgezeichnetes Verhalten vor und während der Schlacht von Lissa mit der goldenen Miliärverdienstmedaille dekoriert und gleichzeitig zum Kontreadmiral befördert.

Die Verluste des „Rè di Portogallo" waren: 1 Offizier leicht verwundet, 3 Mann tot, 4 Mann schwer und 7 Mann leicht verwundet.

**Maria Pia** — Linienschiffskapitän Marchese del Caretto — folgte ihrem Gruppenführer „Rè di Portogallo", als derselbe bei Beginn der Schlacht gegen die österreichische Holzdivision abfiel und beteiligte sich an der Beschießung derselben. Als sich das Linienschiff „Kaiser" bei seinem Kampfe mit dem „Rè di Portogallo" von diesem befreit hatte, war es „Maria Pia", die auf ungefähr 4 Kabel (800 Meter) entfernt, dasselbe engagierte und so wirksam beschoß, daß die 2. Sektion der 2. Batterie außer Gefecht gesetzt, das Dampfrohr zerschossen und auch ein Teil der Achterdeckdivision kampfunfähig wurde. Als sodann später „Rè di Portogallo" neuerdings von mehreren feindlichen Schiffen umgeben und angegriffen war, trachtete „Maria Pia" demselben zu Hilfe zu kommen, mußte aber einen großen Bogen beschreiben, um den zwei italienischen Panzerschiffen „Ancona" und „Varese" auszuweichen, die sich selbst angerannt hatten und mit ihrer Takelage ineinander geraten waren. Hiedurch ging so viel Zeit verloren, daß die beabsichtigte Unterstützung des „Rè di Portogallo", der sich inzwischen selbst Luft gemacht hatte, überflüssig ward. Sie wollte dann zwei österreichischen Panzerschiffen, welche in einem Manöver begriffen, scheinbar Kurs gegen die italienische Holzflotte nahmen, den Weg verlegen, kam aber dabei selbst ins Gedränge, indem noch zwei andere Panzerschiffe an dieser Stelle erschienen. „Maria Pia" bestrebte sich nun, eines der österreichischen Panzerschiffe — wahrscheinlich „Prinz Eugen" — welches dwars vor ihr passierte, zu rammen; dieses wich jedoch rasch nach steuerbord aus, von „Maria Pia" eine volle Breitseite und Gewehrsalven in dem Augenblicke erhaltend, als beide Schiffe ganz nahe aneinander vorbeikamen (siehe Seite 247).

Bei diesem Engagement erhielt „Maria Pia" zwei Granatschüsse in die Kommandantenwohnung, welche zündeten; der Kommandant steuerte aus dieser Veranlassung eine Zeitlang außerhalb des Gefechtsbereiches, um das entstandene Feuer zu löschen. Nachdem dies binnen kurzem gelungen war, nahm „Maria Pia" sodann wieder die Richtung gegen die eigenen Panzerschiffe, welche das inzwischen gemachte Signal Kontreadmirals Vacca, Formierung einer Kielwasserlinie, auszuführen begannen. Hiebei stieß „Maria Pia" noch mit dem „San Martino" zusammen.

An Havarien hatte dieselbe eine Panzerplatte beschädigt, wobei das Projektil in der Unterlage stecken geblieben war; ansonst noch verschiedene kleinere Beschädigungen am Schiffskörper und in der Takelage. Vom Stabe waren die Linienschiffsleutnante Topputi und Pinna leicht verwundet, von der Mannschaft blieb 1 Mann tot, 2 Mann schwer und 15 Mann leicht verwundet.

**Varese** — Fregattenkapitän Fincati — war (siehe Seite 184) am Morgen des 20. nebst der Panzerkorvette „Terribile" vor Comisa, um die dortigen Werke zu beschießen und hiedurch zu verhindern, daß die Besatzung derselben nach dem Hafen S. Giorgo als Unterstützung gezogen werden könne.

Beim Erscheinen der österreichischen Eskadre durch den Aviso „Messaggiere" von dort abberufen, kam „Varese" diesem Befehle sofort nach und erreichte kurz vor 11ʰ a. m., nachdem also die Schlacht schon begonnen hatte, die Flotte, sich als Schlußschiff in der von den Panzerschiffen angenommenen Kielwasserlinie postierend. Im weiteren Verlaufe der Aktion folgte „Varese" dem Führer der Gruppe „Rè di Portogallo", beim Angriffe auf die österreichische Holzdivision, befand sich sodann in der hierauf entstandenen Melee und stieß während derselben mit der „Ancona" (siehe Seite 215) zusammen, wodurch beide Schiffe gerade während der kritischen Zeit dem Kampfe entzogen wurden.

Von Stab und Mannschaft niemand verwundet, Havarien unbedeutend, bloß eine Panzerplatte infolge des Zusammenstoßes etwas verrückt.

**Terribile** — Fregattenkapitän Baron de Cosa — war in Begleitung der „Varese" Tags vorher nach Comisa geschickt worden, um die Besatzungen der dortigen Forts während der am 20. Juli morgens beabsichtigten Landung in Tätigkeit zu halten. An diesem Morgen befanden sich die beiden Schiffe zirka 2 Seemeilen westsüdwestlich vom Orte Comisa.

Noch vor dem Erscheinen der österreichischen Eskadre am 20. hatte Admiral Persano den Raddampfer „Guiscardo“ nach Comisa abgeschickt, um sich über deren bisherige Tätigkeit Bericht erstatten zu lassen. Aber schon kurze Zeit nach dem Eintreffen des „Guiscardo“ und während dieser gerade ein Boot an Bord der „Terribile“ abgesandt hatte, erschien dort gegen $9^h$ a. m. auch der Avisodampfer „Messaggiere“, der sofort nach dem Sichtbarwerden der Österreicher vom kommandierenden Admiral entsendet worden war, mit dem Signale „Vereinigung“ am Vortop.

Fregattenkapitän de Cosa behauptete nun, daß diesem Signale des „Messaggiere“ nur das Präsignal der „Varese“ beigefügt gewesen wäre, so daß er geglaubt habe, daß es nur dieser allein gelte. Aus diesem Grunde habe er, als rangälterer Kommandant, ihr das Signal gegeben: „Den erhaltenen Befehl ausführen“, worauf auch „Varese“ alsbald — $9^h$ $15^m$ a. m. — zur Flotte abgegangen sei.

Er selbst habe noch Kurs gegen Comisa genommen „um nachzusehen, was zu tun wäre (onde veder il da farsi)“. Erst als ihm seine in den Marsen postierten Ausluger das Herannahen der feindlichen Eskadre meldeten, sei auch er — aber aus eigener Veranlassung —[1]) mit der „Terribile“

---

[1]) Hier besteht infolge der voneinander abweichenden Darstellungen in den Zeugenaussagen eine Lücke, die nicht auszufüllen ist, in welcher aber nach unserem Dafürhalten gerade der Schwerpunkt der ganzen Angelegenheit liegt.

Auf der einen Seite behauptete Fregattenkapitän de Cosa (und mit ihm die meisten Zeugen der „Terribile“), daß das Einberufungssignal „Vereinigung“ nur an die „Varese“ gerichtet gewesen wäre und daß er dann dieses Signal erst wieder nach $10^h$, nachdem er aus eigener Veranlassung die Fahrt zur Flotte angetreten hatte und schon auf dem Wege dorthin war, auf den drei Dampfern „Messaggiere“, „Esploratore“ und „Guiscardo“, zu gleicher Zeit habe wehen sehen.

Auf der anderen Seite sagten dagegen die Kommandanten der Dampfer „Guiscardo“ und „Messagiere“, die Fregattenkapitäne Pepi und Giribaldi vor dem Senate aus, daß sie die „Terribile“ noch rechtzeitig mittels des Signals „Vereinigung“, welches auch vom „Guiscardo“ wiederholt worden war, verständigt und einberufen hätten.

Fregattenkapitän Fincati endlich deponierte „daß die „Terribile“ vor ihm gewesen sei“, jedoch gestoppt habe (er wisse nicht warum) und der „Varese“ den Befehl erteilte, ihren Kurs weiter fortzusetzen. Diese Widersprüche lassen sich nicht zusammenreimen und den Fall direkt zur Beurteilung bringen. Aber unwillkürlich drängen sich die Fragen auf: Warum sollte der „Messagiere“, der doch vom kommandierenden Admiral abgesendet worden war, beide Schiffe einzuberufen, nachdem er sich doch mit beiden auf Signaldistanz befand und der als Repetiteur für Signalisierungen zusammengesetzter Art eingerichtet sein mußte, nur der „Varese“ allein das Signal „Vereinigung“ gemacht und nicht beide Präsignale zugleich gehißt haben? Ferner warum verstärkte „Messaggiere“ in diesem wichtigen Falle nicht, wie es üblich, ja sogar vorgeschrieben ist,

zur Flotte abgegangen, da ihm die erhaltenen Instruktionen für diesen Fall von selbst das Einrücken vorschrieben. Es dürfte dies jedenfalls zwischen $9^h\ 30^m$ und $9^h\ 45^m$ a. m. gewesen sein.

Wenn die Entfernung des Kampfplatzes von der Bai von Comisa mit ungefähr 10 bis 12 Seemeilen angenommen wird, so konnten noch immer bei gehörigem Eifer und Bemühen beide Schiffe in längstens 1 bis $1^1/_4$ Stunden („Terribile“ besaß eine Geschwindigkeit von 11 Seemeilen) auf demselben eingetroffen sein und an der Schlacht teilnehmen, nachdem diese erst um $10^h\ 43^m$ a. m. begann.

Wie wir wissen, langte „Varese“ kurz nach Beginn derselben gegen $10^h\ 50^m$, „Terribile“ aber erst nach $11^1/_4{}^h$ auf dem Schlachtfelde an; letztere gerade zu der Zeit, als sich das Linienschiff „Kaiser“ entmastet und brennend nach S. Giorgio zurückzog. Während aber „Varese“ sich gleich an dem Angriffe der Queuegruppe Riboty auf die österreichische Holzdivision mitbeteiligte, stürzte sich „Terribile“ nicht sofort in die eben stattfindende Melee der Panzerschiffe, sondern hielt sich abseits in der Nähe der Holzflotte des Vizeadmirals Albini auf, sich darauf beschränkend, das Linienschiff auf eine Entfernung von 7 bis 8 Kabel (1400 bis 1600 *m*) zu beschießen. Und doch mußte Fregattenkapitän de Cosa wissen, daß sein Platz dort sei, wo die Panzerschiffe kämpften, daß er also auf jede Gefahr hin, koste es was es wolle, dorthin zu gelangen habe. Welche willkommene und wertvolle Unterstützung er aber mit seinem Schiffe gerade in dieser

---

seine Signale mit Kanonenschüssen, um auf das Pressante derselben aufmerksam zu machen?

Andrerseits könnte man auch fragen, ob es denn dem Fregattenkapitän de Cosa — wenn seine Angabe die richtige ist — nicht auffallen mußte, daß in diesem Momente die ihm unterstehende „Varese“ mittels eines eigenen Avisodampfers allein abberufen wurde und ob es denn nicht der Mühe wert gewesen wäre, sich über die Ursache dieser plötzlichen Einberufung näher zu erkundigen, bevor er ihr die Erlaubnis gab, abzufahren. Daß etwas Wichtiges vorgefallen sein mußte, um die Einberufung gerade in diesem Momente zu veranlassen, lag doch nahe.

Wie dem nun sei und wen immer die Hauptschuld daran treffen möge, die Tatsache bleibt bestehen und ist geradezu unbegreiflich, daß, trotzdem der kommandierende Admiral noch rechtzeitig (einige Minuten nach $8^h$ a. m.) einen seiner schnellsten Avisodampfer („Messaggiere“ verfügte über eine Geschwindigkeit von 16 bis 17 Seemeilen pro Stunde) nach dem nur 10 bis 12 Seemeilen entfernten Comisa absandte, daß also mit Rücksicht auf dessen dortiges Eintreffen noch immer fast 2 Stunden Zeit bis zum Beginn der Schlacht zur Verfügung standen, dennoch die einberufenen Schiffe und speziell die „Terribile“ nicht auf ihren Posten eintrafen. A. d. V.

Phase der Schlacht seinen Kampfgenossen hätte bringen können, brauchen wir nach dem geschilderten Verlaufe derselben nicht weiter zu erörtern.

Es wurde dem Fregattenkapitän de Cosa auch der Vorwurf gemacht, daß er nicht die Gelegenheit benützt habe, ein dem „Kaiser" folgendes österreichisches Kanonenboot — „Reka" — zu rammen. Inwieweit diese Beschuldigung begründet und gerechtfertigt sein mag, läßt sich mit Sicherheit nicht feststellen, zumal diese Beschuldigung nicht von berufener Seite (bloß auf die Aussage des 2. Piloten und eines Steuergastens hin) erfolgte oder in klarer einwandfreier Weise bewiesen wurde. Wir glauben daher, daß auf dieselbe nicht viel zu geben ist und sie sich mehr als eine individuelle Anschauung der erwähnten Zeugen darstellt. Charakteristisch bleibt es immerhin, daß diese Beschuldigung erhoben wurde.

„Terribile" beschrieb noch während der Dauer der Melee, jedoch stets außer Schußbereich einige unnütze Kreise [1]) und reihte sich sodann in die vom Kontreadmiral Vacca inzwischen anbefohlene Kielwasserlinie ein.

Infolge dieser seiner Haltung vor und während der Schlacht, die nach den Aussagen der am Bord eingeschifften Offiziere sowohl bei diesen wie auch bei der Mannschaft einen ungünstigen Eindruck hinterließ, wurde Fregattenkapitän Baron de Cosa wegen „Feigheit vor dem Feinde" vor ein Kriegsgericht gestellt, von diesem zwar freigesprochen, jedoch hierauf einem Disziplinargericht überwiesen und mit der einfachen Dienstesentlassung (rivocazione di grado) bestraft. Wir unterlassen es, auf diesen Prozeß des Fregattenkapitäns de Cosa, welchen man mit auf das politische Gebiet hinüberzuspielen versucht hatte, des weiteren einzugehen und beschränken uns nur darauf, unserer Anschauung dahin Ausdruck zu geben, daß, von welchem Standpunkte immer man das Verhalten dieses Offiziers beurteilt und bei vollkommen unparteiischer Berücksichtigung aller Umstände, man zu der Überzeugung gelangt, daß ihm eine besondere Umsicht und Tatkraft nicht innewohnte sowie daß er es nicht verstand, mit dem von ihm befehligten Schiffe jenen Anteil an der Schlacht zu nehmen, der ihm zukam und den nehmen zu können er möglich machen mußte. [2]) Es ist nicht

---

[1]) „Dopo girammo in contromarcia fuori di portata del tiro, non saprei per quale motivo, ma credo per indecisione del Commandante; vidi che girammo intorno a noi stessi e dopo alquanti di questi giri che durarono una mezza ora approssimativamente la Terribile entrò nella linea di fila ordinata dal „Principe di Carignano." Aus der Zeugenaussage des 1. Piloten Zicavo.

[2]) Randaccio etc. etc. tom II, Seite 279 bis 280; ebenso Giuriati, „Memorie di un vecchio avvocato"; cap. Lissa, Seite 59 bis 80.

anders denkbar, als daß die „Terribile" unnötig spät von Comisa abgefahren ist, nicht den kürzesten Weg eingeschlagen und auch sonst alles aufgeboten hat, um so schnell als möglich auf ihrem Posten einzutreffen.

Diese Anschauung stimmt auch mit jener der überwiegenden Mehrheit der eigenen Offiziere sowie fast aller italienischen Geschichtsschreiber überein.

**Formidabile** — Fregattenkapitän Saint-Bon — hatte die Überschiffung ihrer Verwundeten vom vorhergehenden Tag auf das Hospitalschiff „Washington" eben beendet, als vom „Rè d'Italia" das Signal zur Formierung der Frontlinie gegeben wurde. Noch am Abend des 19. gelegentlich der Berichterstattung über sein Gefecht mit der Madonna-Batterie hatte Fregattenkapitän Saint-Bon dem kommandierenden Admiral die Meldung gemacht, daß er die Havarien seines Schiffes für solche halte, die ihm nicht erlaubten, bei der herrschenden See noch an einer weiteren Aktion teilnehmen zu können und gleichzeitig um die Erlaubnis angesucht, behufs Reparatur derselben nach Ancona abgehen zu dürfen. Auf dieses Ansuchen hin verlangte der Admiral von ihm einen detaillierten, schriftlichen Rapport, nach dessen Einsichtnahme er ihm seinen Entschluß kundzugeben versprach. Dieser Rapport befand sich jedoch beim Erscheinen der österreichischen Eskadre noch nicht in den Händen des Admirals.

Als nun der „Rè d'Italia" das Signal zur Formierung der Frontlinie gab, signalisierte der Kommandant Saint-Bon dem „Rè d'Italia" telegraphisch: „Chiedo di riparare ad Ancona?", auf welche Anfrage dieser vorläufig nur mit dem Signale „Verstanden" antwortete, da eben die Überschiffung des Admirals Persano auf den „Affondatore" stattfand.[1])

Später hißte der „Rè d'Italia" das Signal: „Affondatore—Formidabile", wahrscheinlich um hiermit dem „Affondatore" die Austragung dieser Angelegenheit, die nur dem kommandierenden Admiral zukam, zu übertragen. Aber dieses Hin- und Hersignalisieren wurde dadurch unverständlich, daß in diesem Augenblicke auch der „Affondatore" dem „Rè d'Italia" Signale zeigte, auf welche letzterer mit der Intelligenz (pros-

---

[1]) Ein eigentümliches Licht auf die rasche Entschlußfassung sowie auf die Art der Befehlsgebung des Admirals Persano wirft die von seinem Stabschef Linienschiffskapitän d'Amico angeführte Tatsache, daß, als dem Admiral das Signal der „Formidabile" gemeldet wurde, er dem Stabschef befahl, keine andere Antwort zu geben als „Verstanden". Mittlerweile erfolgte die überstürzte Überschiffung auf den „Affondatore" und die Folge davon war diese Konfusion.

Rendiconti etc.; deposizione d'Amico Seite 61. A. d. V.

sima) antwortete. Da nun die Prossima, als Antwort auf eine vorhergehende Anfrage gehißt, dieselbe bejahend macht, so glaubten Kommandant Saint-Bon und mit ihm die Offiziere seines Schiffes, welche von der Überschiffung des kommandierenden Admirals auf den „Affondatore“ keine Ahnung hatten, daß der Admiral eine bejahende Antwort auf zwei gleichzeitige Anfragen geben lasse, eine von der „Formidabile“ ausgehend, die andere vom „Affondatore“. Fregattenkapitän Saint-Bon hielt sich darnach für berechtigt, dem früher erwähnten Formationssignale keine Folge leisten zu müssen, nahm seinen Posten in der Frontlinie nicht ein, sondern steuerte abseits der Flotte gegen Busi, wo er bis $12^h$ mittags müßiger Zuseher blieb und dann nach Ancona abging.

Indem wir es dahingestellt sein lassen, inwiefern eine solche unbestimmte, nicht jeden Zweifel ausschließende Antwort den Kommandanten der „Formidabile“ ermächtigen konnte, angesichts der bevorstehenden Aktion und der ihm hieraus erwachsenden Verpflichtung, die Flotte zu verlassen, wollen wir nur den Umstand ins Auge fassen, ob die Verluste und Havarien der „Formidabile“ am vorhergehenden Tage auch wirklich solche waren, daß sie das gestellte Verlangen überhaupt rechtfertigten. Dieselben bestanden in folgendem: 1 Offizier war schwer, 1 leicht verwundet; von der Mannschaft waren 3 Mann tot und 39 in mehr oder minder hohem Grade verwundet. Da die Bemannung der „Formidabile“ aus 356 Mann bestand, so blieben immer noch mehr als 300 Mann kampffähig. Das Schiff selbst [1]) zog zwar vorne etwas Wasser infolge der Lockerung der Panzerplatten durch die erhaltenen Schüsse; dieser Umstand fiel aber nicht schwer ins Gewicht, da das Steigen des Pumpensoodes ganz unbedeutend und die Maschine im Gange war; die Kettenwuhling auf Deck war an zwei Stellen gesprungen, ein Ventilator zertrümmert, zwei andere, welche in die Maschine führten, ganz durchschossen, 6 Stückpfortendeckel der Batterie verloren, andere unbrauchbar geworden, mehrere Schüsse im toten Werk, die zwei Ankerkrane beschädigt, Kamin stark durchlöchert, Boote unbrauchbar, ebenso 1 Geschütz.

So wenig diese Havarien zu unterschätzen gewesen sein mögen, so waren dieselben — wie auch später bei der Besichtigung hervorgehoben wurde — doch nicht der Art, daß sie die Beteiligung des Schiffes in der bevorstehenden Schlacht geradezu ausschlossen, wenn anders an die notwendigsten Ausbesserungen und Reparaturen während der Nacht

---

[1]) Offizieller Ausweis über die Beschädigungen der Schiffe bei den Angriffen am 18. und 19. Juli gegen die Forts von Lissa.

mit aller Energie und Hingebung geschritten wurde. Insbesondere was den vom Kommandanten angeführten Übelstand anbelangt, daß das Schiff wegen seiner beschädigten Stückpforten Gefahr lief, bei bewegter See unterzugehen, so erscheint gerade dieser etwas übertrieben, da demselben wohl zur Not mit Bordmitteln abgeholfen werden konnte. Wir sind zu dieser Anschauung um so mehr berechtigt, als es in der italienischen Flotte noch andere Schiffe mit gleicher Batteriehöhe über Wasser gab und auch die kleinen österreichischen Kanonenboote, welche viel von der bewegten See am 20. zu leiden hatten, dennoch alle ausnahmslos auf das Signal ihres Admirals sich in den Gefechtszustand versetzten und den Kampf aufnahmen.

Admiral Persano ließ die vom Fregattenkapitän Saint-Bon angeführten Gründe seiner Nichtbeteiligung an der Schlacht auch nicht gelten und berichtete hierüber an den Minister: „daß der Kommandant Saint-Bon, welcher sich durch die Bekämpfung der Batterie im Hafen von S. Giorgio so ausgezeichnet hatte, sich infolge des Zustandes seines Schiffes für ermächtigt gehalten habe, ohne Erlaubnis die Flotte zu verlassen und nach Ancona zu gehen und daß derselbe dadurch seine Pflicht verletzt habe, daß er es nicht verstand, die erlittenen Havarien so gut als möglich auszubessern und sich an der Aktion zu beteiligen“. [1])

Tatsächlich war anfangs die Absicht vorhanden, den Fregattenkapitän Saint-Bon wegen seines eigenmächtigen Vorgehens und Verhaltens am 20. Juli vor ein Kriegsgericht zu stellen und wenn später hievon Umgang genommen wurde, so dürfte der Grund wohl nur darin zu suchen sein, daß man nachträglich einer weiteren Ausdehnung der durch die unliebsamen Ereignisse des 20. Juli hervorgerufenen Prozesse abgeneigt war und aus politischen Gründen lieber jene Episoden herauskehrte, welche dem Nationalgefühl schmeichelten und die Marine mit dem so notwendigen militärischen Ruhme umgaben. Wir werden später noch auf diesen Punkt zu sprechen kommen, glauben aber schon hier an dieser Stelle die Bemerkung machen zu sollen, daß es keinem Zweifel unterliegt, daß nur die schöne Haltung des Fregattenkapitäns Saint-Bon vom 19. es war, die ihn vor den Folgen seines Verhaltens am 20. bewahrte. Auch

---

[1]) „Il commandante Saint-Bon, che tanto bene si era distinto battendosi in Porto S. Giorgio, credette lo stato del suo bastimento tale da essere autorizzato, senza alcun permesso ad uscire dalla linea e dirigere per Ancona e perciò mancò del non aver saputo riparare ai suoi danni e prender così parte all' azione.“

Rendiconti etc.; Rapporto del'ammiraglio Persano al ministro della marina.

der italienische Geschichtsschreiber Randaccio, so reserviert er sich sonst über diesen Punkt ausspricht, läßt dies durchblicken.[1])

**Affondatore** — Linienschiffskapitän Martini. Über dieses Schiff, welches als Flaggenschiff des Admirals Persano während der Seeschlacht von Lissa nachmals so oft genannt wurde, dessen Leistungen aber gerade seinem Namen und den gehegten Erwartungen so wenig entsprachen, glauben wir zum besseren Verständnis der später zu schildernden Ereignisse eine kurze Beschreibung vorausschicken zu sollen.

Der „Affondatore", zu London aus Eisen erbaut, war 300′ lang. Der Panzer auf einer Teakholzunterlage von 10″ Dicke mittels Holzschrauben befestigt, die jedoch nicht durch die eiserne Schiffswand gingen, reichte 7′ unter Wasser und war an der Wasserlinie 5″ dick. Vom Oberdeck (Sturmdeck) 1′ über Wasser aufwärts war das Bordwandblech bloß $1^1/_2$″ dick, konnte daher leicht von Hohlgeschossen durchschlagen werden. Das Oberdeck war unter der Holzbeplankung mit 2 Lagen 1″ dickem Eisenbleche belegt, um gegen auf Deck fallende Schüsse Schutz zu bieten und befanden sich auf demselben eine Menge Einrichtungen aus Holz hergestellt, so daß Hohlgeschoße leicht einen Brand entzünden konnten. Jeder der 2 Drehtürme besaß ein gezogenes 300pfündiges Armstronggeschütz.

Der Kommandoturm, vollständig gepanzert, befand sich beiläufig in der Mitte des Schiffes, war elipsenförmig und lag seine größere Achse in der Richtung der Breite des Schiffes. Ringsherum waren in demselben Scharten (ferritoje) angebracht, durch welche man einen kleinen Teil des Horizontes übersah. Nach oben hatte er für den Kommandanten zwei Löcher, durch die man den Kopf herausstecken konnte, um einen vollständigen Überblick zu haben, ferner eine größere Öffnung mit einer Stiege, durch welche man von Deck aus in den Turm gelangte.

Das Schiff hatte eine mittlere Geschwindigkeit von 11 Seemeilen, brauchte aber zum Beschreiben eines Drehkreises 8 bis 9 Minuten. Als fühlbare Mängel waren außer diesen soeben genannten noch zu bezeichnen: daß das Schiff einen größeren Tiefgang hatte, als nach dem Konstruktionsplane festgesetzt worden war; die Panzerung zu tief unter und zu wenig ober die Wasserlinie ging; daß die nur mit dünnem Blech bedeckte Bord-

---

[1]) Saint-Bon, der eine sehr rasche Karrière machte, im Jahre 1873 Kontreadmiral und Marineminister wurde, starb 23. November 1892 als Vizeadmiral und Senator, nachdem er seit Februar 1891 abermals das Portefeuille der Marine übernommen hatte. A. d. V.

wand und das Oberdeck leicht von Projektilen durchschlagen werden konnten, ferner ganz besonders, daß das Steuer, welches vom Kommandoturm aus bewegt wurde, infolge der unzweckmäßig angebrachten Übersetzungen und Führungen sehr schwerfällig funktionierte sowie daß das ganze Schiff seiner bedeutenden Länge wegen überhaupt nicht genug leicht manövrierte.[1])

Alle diese Mängel waren dem kommandierenden Admiral vom Kommandanten Martini bei dessen Eintreffen bei der Flotte am 19. gemeldet worden, als jener die Absicht zu erkennen gab, bei der zu gewärtigenden Aktion sich auf den „Affondatore" zu überschiffen; trotzdem beharrte der Admiral auf seinem Entschlusse, welchen er schon seit langem gefaßt haben mußte, wie aus allen seinen an den Marineminister gerichteten Schreiben und Telegrammen hervorgeht.

Am Morgen des 20. Juli lag der „Affondatore" ziemlich abseits der Flotte, als die österreichische Eskadre signalisiert wurde. Wir haben bereits auf Seite 196 erwähnt, daß Admiral Persano Befehl gegeben hatte, denselben mittels Signals unter Bord des „Rè d'Italia" zu rufen und daß, als der „Affondatore" diesem Signale nicht sofort Folge leistete, ihm noch der „Esploratore" entgegengeschickt wurde.

Einige Minuten nach $10^h$ näherte er sich endlich dem Flaggenschiffe, von welchem indes schon ein Boot, in dem sich der Admiral en chef und dessen Begleitung befand, entgegenruderte. Diese letzte bestand aus dem Stabschef der Flotte, Linienschiffskapitän d'Amico, dem Sohne des Admirals, Linienschiffsleutnant und erster Flaggenadjutant Ernesto Conte di Persano, aus dem zweiten Ordonnanzoffizier Linienschiffsunterleutnant de Luca sowie aus zwei Signalunteroffizieren, welche Signale und Bücher mitbrachten. Der Admiral selbst hatte ein in Leinwand gehülltes Paket in den Händen, welches Schriften und verschiedene dienstliche Dokumente enthielt. Unter Bord des „Affondatore" angekommen, wurde der Admiral vom zweiten Kommandanten desselben, Linienschiffsleutnant Chinca, am Fallreep empfangen, welchem er das Paket mit den Schriften einstweilen übergab, das er sodann, als man ihm an Bord geholfen hatte, sofort wieder zu sich nahm. Der „Affondatore" hißte die Kommandoflagge[2]) und nachdem er noch ungefähr 10 Minuten gewartet hatte, bis das Gefechtssteuer im Turme eingekoppelt war, drehte er über Steuerbord und steuerte in dem Intervalle zwischen „Rè d' Italia"

---

[1]) Siehe Beilage VII.

[2]) Siehe hierüber die Anmerkung Seite 309.

und „Palestro“ die eigene Linie passierend, mit nördlichem Kurse gegen die österreichische Eskadre. Indem er den Panzerschiffen des rechten Flügels derselben im Vorüberfahren auf weite Distanzen einige wirkungslose Schüsse zusandte, geriet er in das Intervall zwischen der 1. und 2. Division. Hier stieß er zuerst auf die „Elisabeth“, welche der österreichischen Panzerdivision als Repetiteur zugeteilt, im dichten Pulverrauch das Admiralschiff eine Zeitlang außer Sicht verloren hatte und nun bestrebt war, dasselbe wieder einzuholen.

Dieselbe anfänglich für ein Panzerschiff haltend, gab er mit seinem vorderen 300pfünder einen Schuß gegen sie ab, ohne zu treffen und drang nun mit außerordentlicher Geschwindigkeit, mit seinem Sporn eine riesige Schaumwelle aufwerfend, auf dieselbe ein. Die „Elisabeth“ fiel nach backbord ab und begann einen möglichst kleinen Kreis zu beschreiben, fortwährend ihre Backbordgeschütze gegen den feindlichen Widder abfeuernd; „Affondatore“ versuchte in der gleichen Richtung zu wenden, doch gelang es ihm nicht mehr, sich senkrecht auf den Kurs der „Elisabeth“ zu stellen, denn diese hatte schon einen halben Kreis beschrieben, bevor noch das feindliche Turmschiff, das seine Wendung mit einem Durchmesser von 1000 bis 1200 *m* vollziehen mußte, ein Viertel des seinigen vollendet hatte, worauf es die Vergeblichkeit seiner Bemühungen erkennend, zirka 100 *m* backbords an der „Elisabeth“ vorüberschoß, hiebei das Geschützfeuer aus der Backbordbatterie derselben erhaltend, welches von dem Kleingewehrfeuer der Manövermannschaft mit unterstützt wurde.

Nachdem sich der Pulverrauch etwas verzogen hatte, gewahrte der „Affondatore“ auf kurze Entfernung das Linienschiff „Kaiser“, welches in einer schrägen Richtung ihm entgegenkam. Infolge seiner augenblicklichen Position und bei der kurzen Distanz befürchtend selbst angerannt zu werden, wendete er sofort nach backbord, so daß nun die beiden Schiffe einander mit Gegenbord entgegenkamen. Eine bei dieser Gelegenheit vielleicht anfänglich vorhandene Absicht, das Linienschiff zu rammen, gelangte nicht zur Ausführung, da der „Kaiser“ durch sein Manöver dieses Vorhaben zu vereiteln wußte. Die beiden Schiffe passierten einander an Steuerbord auf eine Entfernung von ungefähr 60 bis 80 *m*, wobei der „Affondatore“ seine beiden 300pfünder auf den „Kaiser“ abfeuerte, welche am Bord desselben eine bedeutende Verheerung anrichteten. „Kaiser“ hatte mit zwei konzentrierten Lagen geantwortet, die ihrerseits dem „Affondatore“ auf Deck und in der Takelage ziemliche Schäden verursachten. Als die beiden Schiffe einander passierten, fand auf beiden

Seiten ein lebhaftes Kleingewehrfeuer statt, bei welcher Gelegenheit am Bord des „Affondatore“ der Linienschiffsleutnant Gregoretti leicht verwundet wurde.

Seine Kreisbewegung über Backbord fortsetzend, war der „Affondatore“, nachdem er die zweite österreichische Holzdivision passierte, deren Schiffe ihn zwar heftig beschossen, selbstverständlich jedoch nach allen Richtungen vor ihm auszuweichen sich bemühten, ganz außerhalb des Gefechtsbereiches gelangt und seine erlittenen Havarien inzwischen ausbessernd, steuerte er jetzt längs der Nordküste der Insel wieder der Flotte zu.

Während dieser Zeit hatte das Linienschiff „Kaiser“ das Engagement mit dem „Rè di Portogallo“ gehabt und zog sich entmastet und brennend nach Lissa zurück, gefolgt von mehreren österreichischen Holzschiffen. Als dies „Affondatore“ gewahrte, schien ihm abermals eine passende Gelegenheit gekommen, in die Aktion zu treten. In der Absicht, dem Linienschiff den Weg nach Lissa zu verlegen, steuerte er mit voller Maschinenkraft auf dasselbe los. Beide Schiffe hatten einen annähernd parallelen Kurs und da das Linienschiff infolge seiner erlittenen Havarien langsam zu fahren gezwungen war, so dauerte es auch gar nicht lange, daß der „Affondatore“ dem „Kaiser“ an der Steuerbordseite desselben so nahe und in eine solche Position gelangt war, daß diesmal ein Entrinnen des letzteren auf beiden Schiffen für unmöglich gehalten wurde. Dreimal[1]) fiel der „Affondatore“ gegen den „Kaiser“ ab und schien den Anlauf zum Rammen zu nehmen, doch ebenso oft gab das schwer verwundete Linienschiff seine konzentrierten Lagen gegen ihn ab und hielt sich ihn damit vom Leibe. „Kaiser“ wurde hiebei von den österreichischen Panzerfregatten „Prinz Eugen“ und „Don Juan“ wacker unterstützt, welch letzterer vom „Affondatore“ beschossen wurde. Als dieser zum dritten Male seinen Anlauf gegen den „Kaiser“ genommen hatte, war er bis auf ungefähr 1 Kabel (200 *m*) Distanz herangekommen, eine kleine Bewegung mit seinem Steuer nach backbord und der „Kaiser“ konnte ihm nicht mehr entgehen, der Zusammenstoß mußte erfolgen. Im Kommandoturme des „Affondatore“, wo der Admiral mit seinem Stabe und einigen Bordoffizieren sich befinden, erwartet man in fieberhafter Spannung das Kommando „alla sinistra“ des Schiffskommandanten Martini, der mit dem Kopfe außerhalb des Spähloches stehend das Manöver leitet und dessen Befehle von einem Guardia-marina wiederholt

---

[1]) Die italienischen Berichte sprechen nur von einem einmaligen Anlaufe.

werden; schon ist dem Maschinisten die Weisung zugekommen zum Halten und Rückwärtsgehen bereit zu sein; der zweite Kommandant des „Affondatore“, Linienschiffsleutnant Chinca, hat bereits der Mannschaft den Befehl erteilt: „pancia in terra!“ (platt auf Deck!), da der nächste Augenblick die Entscheidung bringen kann. — Da mit einem Male zum Erstaunen aller Anwesenden gibt Admiral Persano persönlich den Befehl: „alla diritta!“. Kommandant Martini sowie der Stabschef d'Amico, anfänglich im Glauben, daß der Admiral sich geirrt habe, erlauben sich zu widersprechen und entgegnen: „alla sinistra, ammiraglio, alla sinistra“, worauf dieser mit strenger Miene bemerkt: „alla diritta! son io, chi commanda; il posto dell'ammiraglio non è solo al fuoco; io debbo pensare all'intiera armata“; das Steuer wird nach steuerbord gegeben, der „Affondatore“ fällt ab und entfernt sich wieder vom Linienschiff, das ihm noch ein wohlgezieltes Sektions- und Vormeisterfeuer nachschickt, welches ihm schwere Beschädigungen auf Deck und an den ungepanzerten Teilen zufügt. Hiemit war die Gefechtstätigkeit des „Affondatore“ eigentlich beendet, da er sich mit Ausnahme einiger unwirksamer Schüsse, welche er später auf große Distanz auf die feindliche Flotte abgab, nicht weiter aktiv beteiligte. Über seine Hin- und Herfahrten, welche den Zweck haben sollten, die Flotte zur Wiederaufnahme der Schlacht zu bringen, haben wir an anderer Stelle bereits berichtet.

Während des größten Teiles der Aktion hielt sich Admiral Persano im Innern des Turmes auf und erteilte von hier dem Kommandanten Martini, der mit dem Kopfe aus einem der Löcher heraussehend, das Schiff manövrierte, seine Befehle über die Richtung die er eingeschlagen wissen wollte. Er selbst sah durch die Lichtscharten (ferritoje) hinaus. Nur zweimal während der Schlacht und beide Male, während das Schiff sich außerhalb des Gefechtsbereiches befand, verließ er den Turm; einmal um den zweiten Kommandanten, Linienschiffsleutnant Chinca, über seine Haltung zu bekomplimentieren und ein zweites Mal, als er sich in die Kommandantenwohnung begab.

Durch sein Benehmen während der Schlacht gab Admiral Persano Veranlassung zu den schwersten Beschuldigungen bezüglich seines persönlichen Mutes. Wir werden später auf diesen Punkt zurückkommen und nachzuweisen versuchen, bis zu welchem Grade dieselben eine Berechtigung haben. Vorläufig beschränken wir uns bloß darauf, nachstehendes Faktum anzuführen: Stabschef d'Amico, von Besorgnis erfüllt, daß das nutzlose Hin- und Herfahren der Flotte, welches den Gedanken

an eine wirkliche Absicht, den Kampf neuerdings aufzunehmen, nicht aufkommen ließ, ferner der Verlust der beiden Schiffe „Rè d'Italia“ und „Palestro“ von schädlichem Einflusse auf das moralische Element in der Flotte sein mußten, nahm in den Nachmittagsstunden Veranlassung, den Admiral — zuerst unter vier Augen — auf diesen Umstand aufmerksam zu machen und ihn zu beschwören: das Schicksal des Tages womöglich noch durch eine kühne Tat zum Besseren zu wenden und mit dem „Affondatore“ direkt gegen die feindliche Flotte zu steuern, welchem Beispiele die übrigen Schiffe gewiß folgen würden. Admiral Persano entgegnete, daß er diesen schwungvollen Gedanken (slancio) zwar sehr vortrefflich finde, daß er aber der Ansicht sei, über seinem Namen und über seinem Ruhme stehe noch das Land und daß, im Falle man geschlagen würde, die Situation hiedurch nur noch verschlechtert werden könne. Stabschef d'Amico replizierte hierauf ganz trocken, seiner Meinung nach könne die Situation gar nicht mehr verschlechtert werden, und als er wahrnahm, daß der Admiral zu einem derartigen Entschlusse nicht zu bewegen sei, rief er ihm vor der ganzen Umgebung laut zu: „Admiral, greifen wir mit dem „Affondatore“ den Feind an!“ Dieser gab jedoch keine Antwort und schien die gemachte Bemerkung sehr übel aufzunehmen.[1])

Gegen $6^h$ p. m. ließ der Admiral der Flotte das Signal geben, den Kurs nordöstlich, zwischen Kap Planka und Eiland Pomo zu nehmen. Er selbst blieb noch etwas zurück, um den inzwischen in Sicht gekommenen Dampfer „Calatafimi“ abzuwarten und mit dem „Messaggiere“ die Meldung über die stattgefundene Aktion an den Marineminister abzuschicken. Plötzlich sah man die Schraubenfregatte „Principe Umberto“ sich von der Flotte entfernen und gegen Lesina Kurs nehmen. Die Ausluger derselben hatten nämlich am Horizonte schwimmende Flöße mit Menschen gesichtet und es unterlag keinem Zweifel, daß dies Überlebende aus der Katastrophe des „Rè d'Italia“ sein mußten. Sofort steuerte der „Affondatore“ ebenfalls gegen diese Richtung und bald hatte man die Genugtuung, zu sehen, wie sich die Boote des „Principe Umberto“ mit der Rettung dieser Unglücklichen beschäftigten. Mittels Signals wurden noch die Dampfer „Messaggiere“, „Stella d'Italia“ und „Indipendenza“ an diese Stelle gerufen, welche nun nach allen Richtungen abgefahren wurde, um zu sehen, ob nicht noch andere Hilfsbedürftige wären. Erst gegen $10^1/_2{}^h$ abends, nachdem jede Hoffnung, noch andere

---

[1]) Rendiconti etc., deposizione d'Amico Seite 69.

Schiffbrüchige aufzufinden aufgegeben wurde, verließ der Admiral mit der Flotte diese Stelle und kam den 21. Juli $3^h$ p. m. in Ancona an, wo er seine Flagge auf dem „Governolo" hißte.

Der „Affondatore" hatte mit seinen Geschützen 11 Schüsse abgegeben und 32 Treffer erhalten, hievon 18 am Schiffskörper, die anderen in der Takelage, Booten und Ankervorrichtung. Die Drehvorrichtung des vorderen Geschützturmes war durch die Breitseiten des „Kaiser" stark beschädigt worden, so daß sie nicht mehr funktionierte. Von den Treffern an den Bordwänden waren 4 an Steuerbord und 7 an Backbord. Vom Stabe war Linienschiffsleutnant Gregoretti leicht, von der Mannschaft niemand verwundet.

## Holzschiffe.

Wie schon in der Beschreibung der Schlacht bemerkt wurde, nahm die unter dem Kommando des Vizeadmirals Albini stehende Holzflotte fast gar keinen Anteil an derselben. Mit Ausnahme einiger Schüsse, die gegen die österreichischen Panzerschiffe auf weite Distanzen abgefeuert wurden, als dieselben zuerst die italienische Linie durchbrochen und hiedurch sich der feindlichen Holzflotte genähert hatten, desgleichen als sich dieselben auf das Signal „Sammeln" des Kontreadmirals v. Tegetthoff ralliierten und hiebei abermals in die Nähe der italienischen Holzflotte gelangten, war keine Initiative der letzteren zu bemerken. Bloß „Principe Umberto" fuhr auf das gemachte Signal „Allgemeine Jagd" aus der Linie heraus, gab einige Schüsse gegen die österreichischen Schiffe ab und zog sich — wie an anderer Stelle berichtet — wieder zurück, um seinen Posten einzunehmen. Es lassen sich daher besondere Vorfallenheiten — der Rettung der Schiffbrüchigen des „Rè d'Italia" durch die oben genannte Fregatte haben wir bereits Erwähnung getan — von diesen Schiffen nicht registrieren.

# 10. Kapitel.

Allgemeine Betrachtungen über die Seeschlacht von Lissa.[1])

Wir haben in den vorhergehenden Kapiteln gezeigt, welche Umstände dazu beitrugen, daß sich die Lage des Admirals Persano am Morgen des 20. zu jener schwierigen gestaltete, in welcher er, noch nicht am Ziele seines Strebens — des Besitzes der Insel Lissa — angelangt, jeden Augenblick die Ankunft der österreichischen Eskadre erwarten mußte. Im vorliegenden Kapitel wollen wir uns nun damit beschäftigen, einige allgemeine Betrachtungen über diese denkwürdige Schlacht selbst zu machen und vor allem versuchen darzulegen, wie es kam, daß die mächtige italienische Flotte, welche im Besitze von Schiffen neuester Konstruktion und mit Geschützen des schwersten Kalibers armiert war, von der schwächeren und über bedeutend geringere Streitmittel verfügenden österreichischen geschlagen werden konnte.

Dank der Gunst des Zufalles und dem guten Auslug des „Esploratore" war der italienische Admiral noch rechtzeitig von dem Herannahen der Österreicher benachrichtigt und davor bewahrt worden, mitten in der Bekämpfung der Insel vom Feinde überrascht zu werden. Wir sagen nicht ohne Grund „Dank der Gunst des Zufalles", denn in der Tat war es ein reiner Zufall, daß bei dem dicken Wetter, welches am Morgen des 20. herrschte, der „Esploratore" die österreichische Eskadre noch rechtzeitig entdeckte. Er hatte die zirka 30 Seemeilen lange Linie zwischen Kap Planka und Eiland Pomo zu überwachen, während von Pomo bis Pelagosa, in südlicher Richtung, die „Stella d'Italia" kreuzte. Wie nun, wenn sich der „Esploratore" auf seiner Kreuzung gerade in der

---

[1]) Es darf hier nicht unerwähnt bleiben, daß ein Teil dieser Betrachtungen anfangs der Achtzigerjahre unter Berücksichtigung der damaligen Anschauungen und taktischen Grundsätze geschrieben wurde. Heute, im Zeitalter der modernen Marine, der Schlachtschiffe von 14.000 bis 15.000 Tonnen, mit Geschwindigkeiten von 18 bis 20 Seemeilen, der schweren 30·5 *cm*-Geschütze für den Fernkampf sowie der Schnellfeuergeschütze und Torpedos, hat sich selbstverständlich wieder eine neue Taktik mit veränderten Grundsätzen, insbesondere was das Rammen anbelangt, Bahn gebrochen.

Nähe von Pomo befand und während dieser Zeit die österreichische Eskadre auf dem andern Ende der Linie, auf welcher ihr Kurs führte, passierte? Es war ein Glück für die italienische Flotte, daß dies nicht zugetroffen. [1])

Admiral Persano blieb also noch die Zeit, alle vorhandenen Streitkräfte zu sammeln, geordnet dem Feinde entgegenzugehen und in offener Schlacht um die Palme des Sieges zu ringen. Seine Lage war in dieser Beziehung eine günstige, da ihm eine bedeutende Übermacht zu Gebote stand, so daß er mit voller Hoffnung auf den Sieg in den Kampf treten konnte. Um $10^{3}/_{4}{}^{h}$ a. m., zur Zeit des Beginnes der Schlacht, hatte er 9 Panzerschiffe zur sofortigen Verfügung und auf das Eintreffen der Holzflotte auf dem Kampfplatze bis zu der Zeit, zu welcher die österreichischen Holzschiffe diesen erreicht haben würden, war mit Sicherheit zu rechnen.

Die italienischen Streitkräfte bestanden sonach aus 9 Panzerschiffen mit 6.000 Pferdekräften, 204 der schwersten und modernsten Geschütze und 7 schweren Holzfregatten, 1 Holzkorvette, 5 Raddampfern mit 5.570 Pferdekräften, 386 Geschützen; die österreichischen dagegen aus 7 Panzerschiffen mit 4.550 Pferdekräften, 172 Geschützen und 1 Linienschiff, 2 schwere, 3 leichte Holzfregatten, 1 Holzkorvette, 9 Kanonenbooten, 3 Raddampfern mit 5.450 Pferdekräften und 356 Geschützen verschiedenen Kalibers. Es befanden sich daher 22 fast durchgängig schweren italienischen Schlachtschiffen mit zusammen 11.570 Pferdekräften und 590 Geschützen, 26 österreichische Schiffe verschiedener Dimensionen mit zusammen 10.000 Pferdekräften und 528 Geschützen gegenüber, bei welcher Vergleichung noch bemerkt werden muß, daß italienischerseits die Mitwirkung der beiden aus Comisa zurückberufenen Panzerschiffe „Terribile" und „Varese" jeden Augenblick zu erwarten stand, während österreichischerseits 9 kleine Kanonenboote mitgezählt sind, die weitaus nicht zu den eigentlichen Schlachtschiffen gehörten; auch war es fraglich, ob dieselben unter den obwaltenden Umständen für ihren Admiral nicht eher eine Last als Hilfe bedeuteten, da die unruhige See ihre

---

[1]) „Verso le $5^{h}$ $30^{m}$ a. m. del giorno 20., il tempo essendo foschissimo per la nebbia e pioggia, non potendosi estendere la vista al di là di due miglia, le vedette mi avertirono che scoprivasi un legno a vapore di prua, e contemporaneamente avvertirono che questo legno era seguito da parecchi altri. Fu una vera fortuna, perchè se fossero passati a poche miglia distanti non avremmo potuto scorgerli." Rendiconti etc cte., deposizione del commandante Marchese d'Orengo Seite 63.

Geschützbedienung bedeutend erschwerte, sie dagegen leicht dem Feinde zur Beute fallen konnten. Es läßt sich somit unschwer herausfinden, auf welcher Seite die tatsächliche Übermacht bestand.

Admiral Persano hatte beim Erscheinen der österreichischen Eskadre seiner Flotte sogleich die Formierung einer Frontlinie mit Westsüdwestkurs anbefohlen, da er die feindliche Eskadre in der Fahrtrichtung des „Esploratere" wähnte. In dieser Frontlinie nahm die Reserve unter Kontreadmiral Vacca den rechten Flügel, die unter seinem unmittelbaren Oberbefehle stehende Gruppe das Zentrum und die Gruppe Riboty den linken Flügel ein. Diese Formation kann nur als eine vollkommen passende und zweckmäßige bezeichnet werden, da sie es ermöglichte, sich dem Feinde in kompakter, geschlossener Ordnung entgegenzuwerfen und von der Ramme, der mächtigsten Waffe der Panzerschiffe, gleich den ausgiebigsten Gebrauch zu machen. Als es sich beim Aufhellen des mistigen Wetters zeigte, daß die österreichische Eskadre etwas nördlicher lag, ließ Admiral Persano seine Panzerschiffe Westkurs nehmen, wodurch die Frontlinie in eine Schachordnung überging. Auch diese Maßregel war gerechtfertigt und durch die Umstände geboten; bei Einhaltung dieser Ordnung näherte man sich gleichfalls geschlossen dem Feinde und gelangte durch ein gleichzeitiges Wenden um zwei Strich wieder in die frühere Frontlinie zurück, um in dieser den Feind anzugreifen.

Einige Minuten nach 10$^{h}$, nachdem sich die feindlichen Schiffe schon beträchtlich genähert hatten, gab Admiral Persano seinen Panzerschiffen das Signal: „Man wende gleichzeitig nach Nordnordost" und veränderte hiedurch die bisherige Schachordnung in eine Kielwasserlinie. In dieser bildete nun die Reserve unter Kontreadmiral Vacca die Avantgarde, die von ihm selbst befehligte Gruppe das Zentrum und die Gruppe Riboty die Arrièregarde. Durch die Vornahme dieser Formation beging Admiral Persano einen großen taktischen Fehler, der sich bitter rächte und von weittragender Bedeutung wurde, denn die Folge desselben war, daß seine Panzerschiffe nunmehr eine Linie von zirka 2 Seemeilen Ausdehnung, welche leicht vom Feinde durchbrochen werden konnte, einnahmen und daß hiedurch gleichzeitig ihre Breitseiten, die schwächste und verwundbarste Stelle, den Stößen der feindlichen Schiffe preisgegeben wurden. Durch die Anordnung dieser verfehlten Maßregel zeigte Admiral Persano wohl deutlich, daß er dem durch die Einführung des Dampfes und der Panzerschiffe hervorgerufenen großen Umschwung in der Taktik zur See nicht gefolgt war und von der Verwendung dieser neuen Streit-

mittel keinen richtigen Begriff hatte.[1]) Seit den Gefechten von Hampton Road (8. und 9. März 1862), in welchen zuerst das amerikanische konföderierte Panzerschiff „Merrimac" die unionistische Korvette „Cumberland" in den Grund rannte, um am folgenden Tage vom unionistischen Turmschiff „Monitor" erfolgreich bekämpft zu werden, war es jedermann klar geworden, daß für die Zukunft die Hauptwaffe des Panzerschiffes der Sporn sei, daß dasselbe hauptsächlich durch seine Masse zu wirken habe und daß hiedurch ein bei weitem größerer Erfolg erzielt werde als mit der bloßen Schiffsartillerie, welcher fortan nur mehr die sekundäre Rolle beschieden war. Die Zeiten der Rodney und Nelson, in denen die Flotten zuerst lange manövrierten, sich dann regelrecht beschossen, die Linie durchbrachen und endlich zum Enterkampf übergingen, waren vorüber; die neuen Schiffe verlangten eine neue Taktik und die Charakteristik dieser letzteren war das sofortige Anrennen des Feindes, um ihn zum Sinken zu bringen. Die beste und zweckmäßigste Formation zur Erreichung dieses Zieles war daher jene, welche es ermöglichte, die eigenen Schiffe geschlossen dem Feinde entgegen zu führen, um bei der sich nunmehr entwickelnden Melee und unter Mitwirkung des Geschützfeuers Rammstöße gegen den nächsten Gegner anzubringen.

Diese Ideen waren es auch, welche der französische Vizeadmiral Bouet-Willaumez als einer der ersten in seiner für Panzerschiffe herausgegebenen Taktik niedergelegt hatte und da diese Taktik von der italienischen Marine angenommen und im Dienste eingeführt war, muß es um so mehr wundernehmen, wie sich Admiral Persano von den elementarsten Grundsätzen derselben so weit entfernen konnte. Die italienischen Panzerschiffe der Gruppen Faà di Bruno und Riboty drehten beim Anlaufe der österreichischen Eskadre instinktiv und von selbst nach backbord, um dem Feinde den Bug zu zeigen und ihre Flanken vor den drohenden Stößen desselben zu bewahren; dies allein zeigt schon deutlich, in welcher Weise und in welcher Formation die geschlossene Masse der anrückenden österreichischen Panzerschiffe empfangen werden mußte.

---

[1]) Admiral Persano verantwortete sich bezüglich dieses Punktes vor dem Senate in folgender Weise: „Ordinai la linea di fila siccome speciale e propria ad impedire al nemico di correre verso le sue terre ed a colpirlo d'infilata colle mie artiglierie. Dicono, che il fianco è il lato più debole. Se si tratta di battaglioni di fanteria, si, non così di bastimenti, che avendo i cannoni in sul fianco, di necessità devono presentarlo al nemico se lo vogliono offendere." Rendiconti etc.; Seite 36.

Die langgestreckte Kielwasserlinie der italienischen Panzer war formiert; aber sie war nicht einmal geschlossen und wir wissen aus dem Vorhergehenden, welche Umstände darauf eingewirkt haben, daß sie es nicht sein konnte. Auch hieran trägt Admiral Persano die Hauptschuld. Ihm muß vor allem der schwerwiegende Vorwurf gemacht werden, daß er nie mit seinen Unterbefehlshabern und Kapitänen einen Kriegsrat noch eine Besprechung abgehalten hatte, in welcher Weise er den Feind anzugreifen und zu bekämpfen gedenke, daß er sie nicht in seine Pläne und Ideen einweihte, so daß ein jeder von denselben durchdrungen sein und wissen mußte, wie er sich zu verhalten habe, trotzdem es zum ersten Male stattfand, daß zwei zahlreiche, mit den modernen Kampfmitteln ausgestattete Dampf- und Panzerflotten daran gingen, sich gegenseitig in offener Schlacht zu messen. Und doch hätte Admiral Persano auch in dieser Beziehung nur die einleitenden Bemerkungen und Prinzipien der Taktik seines französischen Kollegen Bouet-Willaumez zu beherzigen brauchen, welcher es als Regel hinstellte, „daß der Admiral en chef wo möglich seinen Operationsplan vor dem Gefechte vorbereiten und seinen Kapitänen mitteilen solle, damit diese von den Ideen ihres Admirals durchdrungen seien, so daß die Signale aufhörten für sie eine Notwendigkeit zu werden".[1]) Die Ordini di massima vom 15. und 21. Juni mit dem Nachtrag vom 7. Juli waren in dieser Beziehung nicht ausreichend, da sie nur ganz allgemeine Anhaltspunkte boten und überdies der Reserve einen ganz freien Spielraum ließen, ohne ihrer Verwendung in der Gesamtformation zu gedenken; endlich war die gleichzeitige Mitwirkung der Holzflotte im Vereine mit der Panzerflotte ganz ausgeschlossen, ja] derselben geradezu anbefohlen, sich auf eine Enfernung von 3000 *m* von derselben zu halten und erst auf das Signal des kommandierenden Admirals am Kampfe teil zu nehmen. (Siehe Seite 67). Diese Anordnung war unter den obwaltenden Umständen, wo Admiral Persano eine genaue Kenntnis der feindlichen Streitkräfte hatte und ihm die Übermacht sowohl an Panzer- als wie auch an Holzschiffen zu Gebote stand, eine Absurdität und es ist mindestens zweifelhaft, ob in einem freien Meinungsaustausche zwischen den Admiralen

---

[1]) L'amiral en chef doit, autant que possible, prévoir avant le combat la manoeuvre à faire et une fois le feu engagé, les capitaines doivent être tellement pénetrés des methodes d'attaque et des intentions de leur amiral, que les signaux cessent alors d'être une necessité de leur action. — Bouet-Willaumez, Tactique navale etc. etc.

und Kapitänen man nicht vielleicht dahin gelangt wäre, den Admiral Persano von dieser Anschauung abzubringen. Diese Maßregel erwies sich auch, wie wir gesehen haben, infolge der Unselbständigkeit und des geringen Tatendranges des Vizeadmirals Albini als eine verderbliche und war Mitursache an dem Mißerfolge des Tages.

Eine weitere Folge des Mangels eines vorher festgestellten und den Admiralen wie Kommandanten mitgeteilten Angriffsplanes war die, daß der kühne, ungestüme Angriff der österreichischen Panzerdivision von der italienischen Flotte nicht in einer anderen, wirksameren Weise erwidert wurde. Anstatt sich sofort auf die durchbrechenden österreichischen Panzerschiffe zu werfen und dieselben anzugreifen, sehen wir sowohl die Tete wie die Queue der italienischen Linie gegen die österreichischen Holzschiffe steuern und mit diesen anbinden, während ihnen doch vor allem die Bekämpfung der feindlichen Panzerschiffe zufiel. Wir halten weder die vom Kontreadmiral Vacca gegebene Begründung, zu verhindern, daß die österreichische Eskadre vorne passiere, noch jene des Linienschiffskapitäns Riboty, „daß die Kielwasserlinie nicht die günstige Position bot, um das Gefecht anzunehmen"[1]), hiezu für ausreichend und stichhältig. Man bedenke nur, welche Wendung die Schlacht hätte gleich bei Beginn nehmen können, wenn sofort nach dem Durchbruche der österreichischen Panzerdivision die gesamten 9 italienischen (mit dem „Affondatore" 10) Panzerschiffe sich auf die 7 österreichischen gestürzt und hiedurch die Melee veranlaßt hätten, während man die Bekämpfung der österreichischen Holzschiffe dem Vizeadmiral Albini überließ. Wäre da wohl die verhängnißvolle Isolierung des „Rè d'Italia" möglich gewesen? Wir bezweifeln es und glauben, daß in diesem Falle dem österreichischen Admiral, trotz der unvergleichlichen Kühnheit, mit welcher er seinen Angriff ausführte, der endliche Erfolg nicht so leicht geworden wäre. Ebenso wäre dann der vom Vizeadmiral Albini angegebene Grund für seine Untätigkeit an und für sich entfallen; er hätte angreifen und mittun müssen.

Wir sind nun bei der weiteren Besprechung der vom Admiral Persano am Tage der Schlacht von Lissa begangenen Fehler zu jenem Punkte gelangt, der ihm ganz besonders zum Vorwurfe gemacht wurde und welcher mit die Veranlassung gab, daß nachträglich die schwersten Beschuldigungen bezüglich seines persönlichen Mutes erhoben wurden.

---

[1]) Siehe die Anmerkung Seite 282.

Wir meinen damit seine plötzliche und wenig würdevoll durchgeführte Überschiffung auf den „Affondatore“ unmittelbar vor der Schlacht.

Es wird dem Leser gewiß noch aus dem Schriftenwechsel zwischen dem Admiral und dem Marineminister erinnerlich sein, welche große Wichtigkeit der Admiral diesem Widderschiffe beimaß und wie sich bei ihm gewissermaßen die fixe Idee herausgebildet hatte, daß er ohne denselben nichts Ordentliches zu unternehmen im stande sei. Es verging fast kein Tag, wo er nicht von ihm sprach, wo er ihn nicht verlangt und herbeigewünscht hatte. Ursprünglich in der vom Minister verfügten Einteilung der Flotte, der 3. Eskadre (squadra d'assedio) zugewiesen, hatte er es bei ihm durchgesetzt, daß der „Affondatore“ der Haupteskadre (squadra di battaglia, (siehe Seite 67) zugeteilt werde und in den am 15. Juni herausgegebenen Ordini di massima erhielt derselbe die Bestimmung, außerhalb der Linie „ebensowohl zum Schutze und zur Unterstützung des Flaggenschiffes des Höchstkommandierenden als auch zu dem Zwecke, um dort verwendet zu werden, wo die Not es erheischt, spezielle Befehle ausgenommen“.[1])

Admiral Persano rechtfertigte die Überschiffung auf den „Affondatore“ in seinem Berichte folgendermaßen: „Es war das erste Mal, daß in einer Seeschlacht sich die neuen Streitmittel des Seekrieges gegenüber befanden. Es erschien mir daher passend, mich auf einem Panzerschiffe von großer Geschwindigkeit außerhalb der Linie zu befinden, damit ich einerseits bei sich darbietender Gelegenheit in das heftigste Gefecht eingreifen, anderseits eiligst die notwendigen Befehle zu den verschiedenen Teilen der Flotte bringen und diese gemäß dem

---

[1]) Auszug aus dem Brief- und Depeschenwechsel zwischen dem Admiral Persano und dem Marineminister bezüglich des „Affondatore“:

28. Juni: „Sebbene preferirei avere con me l'Affondatore per avere vittoria completta; fate urgenza perchè mi sia finito etc. etc.“

30. Juni: „Vi prego fare sollecitudine per l'Affondatore etc. etc.“

2. Juli: „Scongiuro sollecitare l'Affondatore e cannoni; il rimanente non importa etc. etc.“

3. Juli: „Contentone l'arrivo Affondatore.“

6. Juli: „Se possiamo aspettare l'arrivo dell'Affondatore non sarebbe male, perchè io vorrei tentare un colpo ardito con quel legno, fidandomi sulla sua velocitá etc. etc.“

7. Juli: „Se posso aspettare Affondatore credo utile per colpo ardito e terminare d'un tratto se possibile etc. etc.“

8. Juli: „Arrivato ajutante di bandiera che mi dice meraviglie dell'Affondatore etc. etc.“

Bedürfnisse bewegen könne. Zu diesem Ende wählte ich den „Affondatore", auf welchem ich meine Flagge hißte und wohin ich den Stabschef der Flotte, meinen Personaladjutanten sowie einen der dem Flottenstabe zugeteilten Offiziere mitnahm." Hiezu muß nun bemerkt werden, daß die Frage, ob der Platz des kommandierenden Admirals während der Aktion auf einem Panzerschlachtschiffe sei oder ob derselbe seine Flagge auf einem schnellen Avisodampfer hissen solle, in der neuen Taktik für Panzerflotten allerdings noch eine offene geblieben war, da die Gründe, welche in jedem dieser beiden Fälle für und wider sprachen, sich so ziemlich die Wagschale hielten. Aber so viel stand doch schon damals fest, daß, falls auch der Admiral sich außerhalb der Linie begeben und von dort aus die Schlacht leiten wollte, dies der Flotte bekannt sein müsse sowie daß die Befehlsgebung hiedurch nicht erschwert oder gar unmöglich gemacht werden dürfe.

Was die eigentlichen und wahren Beweggründe gewesen sein mögen, welche den Admiral Persano veranlaßten, diesem Schiffe solch eine außerordentliche Wichtigkeit beizumessen, um dasselbe unmittelbar vor der Schlacht zu besteigen, dies wird wohl für immer in ein mysteriöses Dunkel gehüllt bleiben. Es lassen sich in dieser Beziehung nur Vermutungen aufstellen, die allerdings nach keiner Richtung hin vorteilhaft für den Admiral sind. Wir wollen nicht so weit gehen wie der öffentliche Ankläger im Prozesse Persano, der mit einer schonungslosen Offenheit den Admiral geradezu der Feigheit zieh und behauptete, derselbe habe sich auf den „Affondatore" nur zu dem Zwecke überschifft um im gepanzerten Turme desselben seine eigene Person in Sicherheit zu bringen. Es widerstrebt unserem militärischen Gefühle, dieses verächtliche Motiv, welches damit dem Admiral Persano unterstellt wurde, in dieser nackten Form anzunehmen, trotzdem sich nicht leugnen läßt, daß so manche Umstände, insbesondere aber sein späteres Benehmen an Bord desselben, mit erdrückender Schwere gegen ihn sprechen. Wir neigen nach den uns bereits bekannten Charaktereigenschaften des italienischen Admirals mehr zu der Ansicht hin, daß es ihm wahrscheinlich darum zu tun war, in der Hoffnung, vom Glücke begünstigt zu werden, mit dem mächtigen Widderschiffe irgend einen leichten, nicht riskanten Rammstoß anzubringen sowie durch die schweren 300pfündigen Armstrong-Geschütze desselben einen Erfolg zu erzielen, um sich so auf billige Weise die Lorbeeren zu holen, deren er zur Auffrischung seines schon etwas verblaßten Ansehens dringend bedurfte. Wir wissen ja, daß er es liebte, Erfolge auf eine leichte Weise zu erringen sowie daß er es meister-

haft verstand, im großen bombastischen Stile die geringste Leistung aufzubauschen und für sich zu verwerten. Admiral Persano war ferner ein Mann, der sich für eine große seemännische Kapazität hielt und alles nach seinem Kopfe mit möglichst viel Aplomb anzupacken gewohnt war, unbekümmert darum, ob die ergriffenen Maßnahmen den obwaltenden Umständen angepaßt waren oder nicht. Er kopierte auch gerne, leider mit wenig Glück, große Männer. Weil Admiral Farragut bei der Beschießung von Fort Mobile auf seinem Flaggenschiffe „Hartford" sich des besseren Ausblickes wegen in die Mars begeben hatte, glaubte er vor Lissa dasselbe tun zu müssen und hatte sich zu diesem Zwecke die Großmars des „Rè d'Italia" herrichten lassen[1]), in welcher er sich einige Zeit aufhielt, während welcher aber der Stabschef der Flotte, Linienschiffskapitän d'Amico von der Brücke aus das Manöver der Gruppe selbständig leitete. Weil die neue Taktik den Fall vorhersah, daß der Kommandierende unter Umständen es vorziehen könnte, sich außerhalb der Linie zu begeben und von dort aus die Schlacht zu leiten, für welchen Fall ein eigens zu diesem Zwecke bestelltes Substitutsschiff den Platz des Admirals in der Linie einzunehmen hatte, hielt es Admiral Persano schon für notwendig, sich dieser Methode zu bedienen und wählte hiezu den „Affondatore", obschon gerade dieser im gegebenen Falle das am wenigsten geeignete Schiff war. Denn wollte er, um seinen Ausdruck zu gebrauchen, eine kühne Tat (un colpo ardito) ausführen, indem er sich auf das Rammen verlegte, so mußte ihm in der Melee von diesem niederen Schiffe, welches aus dem Turme nur einen sehr beschränkten Ausblick bot, die Übersicht und Leitung des Ganzen bald abhanden kommen; verzichtete er dagegen auf das Rammen und hielt sich des besseren Überblickes wegen mehr außerhalb der Melee, so entzog er der Flotte dadurch wieder ein mächtiges Kampfmittel. Diese beiden Verwendungen des „Affondatore" paßten nicht zusammen und schlossen einander aus. Entweder wurde er seiner Bestimmung gemäß als Widder gebraucht oder als Aviso. Als beides konnte er nicht dienen.[2]). Den größten und nicht zu entschuldigenden Fehler beging jedoch Admiral Persano dadurch, daß er es, wie schon erwähnt, unterließ, seine Überschiffung vorher zur Kenntnis der Flotte zu bringen, damit jedermann während der Schlacht wußte, wo der kommandierende Admiral zu suchen sei und von wo man die eventuellen Signale zu erwarten habe. Dieses wichtige Faktum durfte

---

[1]) Siehe Seite 158.

[2]) Siehe das Gutachten der Sachverständigen bezüglich des „Affondatore", Beilage VII.

für dieselbe kein Geheimnis bleiben und auf eine würdige Weise, aber nicht mit jener auffallenden Heimlichkeit, als ob er sich gewissermaßen dieses Schrittes schäme, mußte die Überschiffung des Admirals vor sich gehen.

Es ist durch die Zeugenaussagen vieler Offiziere erwiesen worden, daß gerade diese Form es war (come se fosse uno scampo), welche nicht nur auf dem „Rè d'Italia", sondern auch auf jenen wenigen Schiffen, die infolge ihrer Nähe das Abstoßen eines Bootes vom „Rè d'Italia" sowie das Rudern dieses Bootes gegen den „Affondatore" bemerkt und den Zusammenhang erraten hatten, einen üblen Eindruck hervorbrachte. Ohne abzuwarten bis der mittels Signals und Avisos herbeigerufene „Affondatore" dem „Rè d'Italia" auf eine entsprechende Distanz nahe gekommen, ließ er den letzteren halten und bestieg in sichtbarer Hast und Aufregung, einen leinenen Pack in den Händen haltend, mit seiner Begleitung das Boot, welches in größter Eile dem „Affondatore" entgegenruderte. Die Bemannung dieses Bootes, um welches sich niemand mehr kümmerte, wurde zum Glück noch vom „Governolo" aufgenommen.

Am Bord des „Affondatore" wurde zwar eine Kommandoflagge gehißt, aber nicht die eines Admirals, sondern eines Vizeadmirals, weil sich keine andere am Bord befand, trotzdem man auf dem „Affondatore" schon den Tag vorher von der bevorstehenden Überschiffung des kommandierenden Admirals Kenntnis hatte und aus diesem Anlasse eigens an die Herstellung einer Admiralskommandoflagge ging.[1]) Die Anklageakte erwähnt auch diesen sonderbaren Umstand und findet ihn höchst auffallend. Wir können indes hier an eine Absichtlichkeit nicht glauben und halten diese für unwahrscheinlich; aber bezeichnend für den Dienst und die Pünktlichkeit, mit welcher derselbe gehandhabt wurde, bleibt dieses Faktum. Nebstbei wurde die Kommandoflagge noch unklar gehißt und so geschah es, daß man dieselbe bei der kleinen Flaggengala, welche gleichzeitig geführt wurde, gar nicht beachtete. Mit Ausnahme der

[1]) „Si alzava intanto sull'albero di maestra una bandiera di commando, non pèro col distintivo di ammiraglio in capo, che consiste in tre palle bianche, bensì con quello di vice-ammiraglio che ne ha due; ed è per verità alquanto singolare che dal momento che quella bandiera era stata, come dice l'ufficiale Chinca, confezionata apposta nel giorno precedente a bordo dello stesso „Affondatore" quando (come si accennerà in appresso) l'ammiraglio Persano aveva fatto prevenire il commandante Martini, che in caso di battaglia sarebbe forse passato sull' Affondatore, siasi sbagliato il distintivo del Supremo Commando, che era l'unico oggetto della sua formazione". Rendiconti etc. etc. Atto d'accusa, Seite 28.

Schiffe der Reserve war, wie gesagt, der übrige Teil der Flotte nicht davon in Kenntnis, daß der Admiral sein Schiff gewechselt hatte und alle Blicke waren bezüglich der Signale nach wie vor auf den „Rè d'Italia" gerichtet.

Admiral Persano versuchte sich damit zu entschuldigen, daß er sagte: in der Schlacht hören die Signale auf, da jeder Kommandant nach eigenem Ermessen handeln muß. Zugegeben, aber nur bis zu einer gewissen Grenze, denn ganz wird man ihrer nie entbehren können und für gewisse Fälle, wie zum Beispiel das Sammeln der Schiffe aus der Melee und eventuelle Neuformieren derselben zum Zwecke eines neuen Angriffes, muß der Kommandierende seinen Schiffen bekannt und sichtbar bleiben, wie diese ihn unter allen Umständen zu finden wissen müssen. Dies war aber bei der italienischen Flotte in der Schlacht von Lissa nicht der Fall. Und wenn es auch seine Richtigkeit damit hat, daß die Kommandanten nach dem Beginne der Schlacht infolge des beständigen Wechsels der Situationen größtenteils nach eigenem Ermessen zu handeln haben, so ist es doch nicht minder richtig, daß sie vorher über die Generalidee des Angriffes sowie über die Intentionen ihres Admirals im klaren sein müssen. Allein auch dies traf, wie wir wissen, bei Lissa nicht zu.

Was mag nun, so drängt sich einem wohl die Frage auf, die Ursache gewesen sein, daß Admiral Persano sich dieses so schwerwiegenden Versäumnisses schuldig machte und die Flotte von seiner Überschiffung in Unkenntnis ließ? Wir glauben nicht zu irren, wenn wir annehmen, daß er instinktiv fühlen mochte, er begehe einen Schritt, der ihm von der Flotte übel gedeutet werden würde und daß er den Kritiken und Witzeleien hierüber sich nicht im vorhinein aussetzen wollte. Ein anderer vernünftiger Grund ist sonst wirklich schwer denkbar.

Des schädlichen Einflusses, welchen die stattgehabte Überschiffung des Admirals auf die Kielwasserlinie dadurch ausübte, daß eine Lücke in derselben entstand, indem der „Rè d'Italia" aus dieser Veranlassung einige Zeit halten mußte, während die vor ihm befindlichen Schiffe unter Kontreadmiral Vacca ruhig weiterfuhren, haben wir bereits Erwähnung getan. Wohl wäre es, nachdem die Kielwasserlinie diesmal von der gesamten italienischen Panzerflotte, die Reserve mit inbegriffen, gebildet worden war und diese nun gleichfalls unter dem direkten Befehle des kommandierenden Admirals stand, Pflicht der „Ancona" — als dem Vordermanne des „Rè d'Italia" — gewesen, gleichfalls die Fahrt zu vermindern, um sich hiedurch soviel als möglich auf der anbefohlenen Distanz zu halten, als dieser seine Fahrt vermindert und endlich sogar

gestoppt hatte. Die Nichteinhaltung dieser taktischen Vorschrift, die im vorliegenden Falle von weittragender Bedeutung wurde, zeigt abermals deutlich die völlige Unkenntnis der Admirale und Kommandanten mit den Absichten des Admirals bezüglich der bevorstehenden Aktion. Linienschiffskapitän Piola, der Kommandant der „Ancona", in der öffentlichen Debatte des Prozesses Persano als Zeuge befragt, ob er nicht gewußt habe, daß es in der Kielwasserlinie Pflicht eines jeden Vordermannes sei, bei einer durch Umstände hervorgerufenen Fahrtverminderung des Hintermannes gleichfalls die Fahrt zu vermindern, um die vorgeschriebene Distanz einzuhalten, gab ganz kaltblütig zur Antwort, „daß ihm dies wohl bekannt gewesen sei, daß er jedoch zur Reserve gehört habe und bloß die Signale des Kommandanten der Reserve zu befolgen verpflichtet gewesen sei; daß dieser im Gegenteil mittels Signals befohlen habe, die Distanzen (in der Reserve) zu schließen, er sich somit um den „Rè d'Italia" nicht zu kümmern brauchte".[1]) Daß es sich jedoch hier vor allem darum handeln mußte, zu verhindern, daß eine Lücke in der Linie entstand, daß zu diesem Behufe nötigenfalls selbst ein Signal zu hissen war, um „Castelfidardo" und „Principe di Carignano" zur Nachahmung des eigenen Manövers zu veranlassen, dies leuchtete damals dem Kommandanten der „Ancona" nicht ein.

Admiral Persano befindet sich nun auf dem „Affondatore". Wo sind aber seine kühnen Taten, jene colpi arditi, welche er mit diesem „mächtigen Streitmittel", wie er es nannte, zu vollführen gedachte? Die Antwort auf diese Frage fällt nicht befriedigend aus und bleibt hinter den bescheidensten Erwartungen zurück. Wir sehen ihn gleich bei Beginn des Kampfes gegen die Panzerschiffe des österreichischen rechten Flügels im Vorüberfahren auf weite Distanzen einige wirkungslose Schüsse abgeben, er folgt ihnen aber nicht, sondern gelangt, seinen Kurs fortsetzend in das Intervall zwischen der 1. und 2. Division, wo er sich die „Elisabeth" als Opfer für seine Ramme auserkoren hat. Der kurze, lenksame Raddampfer weicht ihm jedoch gewandt aus und der „Affondatore" gerät nun bei seiner Kreisbewegung über Backbord auf die 2. österreichische Division, deren Führerschiff „Kaiser" ihm in schräger Richtung schon auf kurze Entfernung entgegenkommt. Es gelingt ihm daher auch nicht mehr, sich in

---

[1]) Rendiconti etc. etc.; deposizione Piola, Seite 141. Und doch waren es gerade die Schiffe der Reserve, von welchen man sah, daß vom „Rè d'Italia" ein Boot abstieß, daß somit etwas außerordentliches vorgehen mußte, was dessen Halten in diesem kritischen Momente veranlaßte.

eine solche Position zu bringen, um das Linienschiff mit Aussicht auf Erfolg rammen zu können und es erfolgt ein bloßes Ausweichmanöver, indem beide Schiffe einander in entgegengesetzter Richtung passieren, wobei allerdings der „Affondatore“ seine beiden 300pfünder auf eine Entfernung von nur 50 bis 100 *m* gegen den „Kaiser“ mit verheerender Wirkung abfeuert. Aber auch „Kaiser“ antwortet mit zwei konzentrierten Lagen, die auf Deck und in der Takelage des „Affondatore“ ziemlichen Schaden verursachen. Dieser gelangt nun durch die fortgesetzte Kreisbewegung ganz außerhalb des Gefechtsfeldes; er sieht den heroischen Kampf des „Rè di Portogallo“ mit dem „Kaiser“ nur von weitem, ohne selbst mit einzugreifen und vergeudet, inzwischen seine Havarien ausbessernd, eine kostbare Zeit von 15 bis 20 Minuten, während welcher an anderer Stelle die Entscheidung fällt. Er sieht und weiß nichts vom „Rè d'Italia“, dessen Schicksal er erst um $4^h$ p. m. erfährt.

Endlich ergibt sich für den „Affondatore“ die günstige Gelegenheit, seinem Namen und seiner Bestimmung entsprechend wirken zu können und diesmal mit aller Aussicht auf Erfolg. Das brennende und übel zugerichtete Linienschiff trachtet, nur von wenigen schwachen Holzschiffen begleitet, mit aller Anstrengung den Hafen S. Giorgio zu erreichen. Der „Affondatore“, längs der nördlichen Küste der Insel Lissa steuernd, hat es erspäht und will ihm den Weg dahin verlegen. Die beiden Schiffe, welche einen nahezu parallelen Kurs steuern, der „Affondatore“ an Steuerbord des „Kaiser“, haben sich bald genähert, denn der erstere ist im Vollbesitze seiner Maschinenkraft, während das Linienschiff infolge seines Brandes langsam zu fahren gezwungen ist. Er hat somit die Überlegenheit in der Fahrt und kann sich mit Leichtigkeit die ihm passendste Position zum Rammen wählen. An ein Entrinnen des „Kaiser“ ist unter diesen Umständen nicht zu denken. Auf eine Distanz von zirka 1 Kabel (200 *m*) gegenseitig angelangt, erwartet man auf beiden Schiffen in fieberhafter Spannung den Ausgang dieses Duells; da, im letzten entscheidenden Momente, wo man sowohl an Bord des „Affondatore“ wie auch auf jenen Schiffen der Flotte, welche Zeuge dieses Intermezzos waren, den „Kaiser“ bereits verloren wähnte, macht der Admiral von seiner Autorität Gebrauch und vereitelt durch sein Machtwort das Manöver des Schiffskommandanten Martini.

Woher dieser plötzliche Wechsel des schon einmal gefaßten Entschlusses bei einer Gelegenheit, welche wie diese sich vielleicht nicht so bald wieder darbietet? Wir stehen da abermals vor einem Rätsel, dessen richtige Lösung jedoch leider nur auf Kosten der Ehre des Admirals

erfolgen kann. Es scheint wohl aller Grund zur Annahme vorhanden, daß ihn im letzten entscheidenden Momente seine Nerven im Stiche ließen und daß er das mit jedem Rammstoße verbundene Risiko nicht tragen wollte. Er versuchte zwar nachträglich zu beweisen, daß sein Kommando „alla diritta" das im gegebenen Falle richtigere gewesen wäre, weil der „Kaiser" eine Bewegung nach steuerbord gemacht hatte, allein abgesehen davon, daß diese angebliche Bewegung von keinem der an Bord befindlichen Offiziere bestätigt wurde, ist dieselbe auch ganz unwahrscheinlich und der Position der beiden Schiffe nicht entsprechend. Der „Kaiser", welcher sich etwas voraus befand, wäre durch diese Bewegung geradezu in sein Verderben gerannt, da er dem „Affondatore" seine Breitseite präsentiert hätte, so daß dieser nur seinen Kurs fortzusetzen brauchte, um ihn senkrecht zu treffen; im Gegenteile wurde von allen Offizieren ausgesagt[1]) und das Urteil dahin abgegeben, daß bloß eine leichte Bewegung von Seite des „Affondatore" nach backbord hinreichend gewesen wäre, um die Katastrophe unvermeidlich zu machen. Daraus geht zur Evidenz hervor, in welcher nahen und günstigen Rammstellung sich der „Affondatore" befunden haben mußte und daß — wie die Anklage ganz richtig bemerkte — es einer Absicht bedurfte, daß der Rammstoß nicht ausgeführt wurde. Admiral Persano gab sich zwar viel Mühe vor dem Senate, durch gelehrte Abhandlungen über das Rammen und Ausweichen seine Richter von der Richtigkeit seines Manövers zu überzeugen, doch gelang es ihm nicht, das gesunde Urteil derselben zu trüben, da die Klarheit und Bestimmtheit der Zeugenaussagen mit erdrückender Schwere gegen ihn sprach.

Er hatte übrigens vorher noch eine andere Erklärung für sein Manöver respektive über die Ursache desselben gegeben und zwar gleich in den ersten Tagen nach der Schlacht, wo er das Bedürfnis gefühlt haben mochte, sein Benehmen den Offizieren seines Stabes gegenüber zu rechtfertigen. Der Stabschef der Flotte, Linienschiffskapitän d'Amico, erzählte nämlich, daß der Admiral eines Tages an Bord des „Messaggiere" bei der Tafel die Bemerkung machte, er habe damals die große Achse des Turmes des „Affondatore" (welche der Breite des Schiffes nach lag) in der Längenrichtung genommen und daraus sei der Irrtum und die Verwechslung von Backbord mit Steuerbord entstanden. Es braucht wohl nicht erst bemerkt zu werden, daß diese Erklärung nicht ernst genommen wurde und bei niemanden Glauben fand; Admiral Persano selbst hütete sich

---

[1]) Siehe Beilage VI.

wohl, vor dem Senate auf dieselbe zurückzukommen. Übrigens ist die von ihm in jenem Augenblicke gemachte Äußerung: „il posto dell' ammiraglio non è solo al fuoco; io debbo pensare all' intiera armata“ wohl der sprechendste Beweis dafür, daß er seine Erhaltung für so wichtig hielt, um sich ihr zu Liebe nicht der mit dem Rammen unvermeidlichen Gefahr auszusetzen. Wenn dies aber seine Anschauung war, dann kam er allerdings zu spät zur Erkenntnis derselben; dann durfte er aber auch nicht den „Affondatore“ als sein Flaggenschiff wählen und durch seine Gegenwart die Aktion dieses „mächtigen Streitmittels“ neutralisieren.

Unter den obwaltenden Umständen, wo die Chancen stark auf seiner Seite lagen, hätte er im Gegenteile nicht zögern dürfen, dieses wenn auch schon stark beschädigte Schiff vollends zu vernichten, schon des mächtigen Eindruckes wegen, den diese Tat auf seine Flotte, die bis jetzt noch keinen Erfolg errungen hatte, ausüben mußte. Dies war auch die Auffassung aller Offiziere am Bord des „Affondatore“ sowie die des Stabschefs d'Amico. Die Befürchtung, möglicherweise selbst dabei zu Grunde zu gehen, hätte ihn nicht davon abhalten dürfen; selbst wenn dies der Fall gewesen wäre, so hätte er seinem Lande doch einen großen Dienst erwiesen, da der Verlust des Linienschiffes mit seiner Bemannung von 900 Mann österreichischerseits wohl schwerer empfunden worden wäre, als italienischerseits der Verlust des „Affondatore“, der übrigens schon nach dem Zellensystem gebaut war, also weniger Gefahr lief. Es wäre dies eine Kompensation für den Verlust des „Re d'Italia“ gewesen.

Mit dieser Affäre war die Rolle des „Affondatore“ als Widder beendigt, denn es ergab sich für ihn keine Gelegenheit mehr, in dieser Eigenschaft aufzutreten; was die weitere Tätigkeit des Admirals Persano auf diesem Schiffe und während des Endes der Schlacht anbelangt, so haben wir in den vorhergehenden Kapiteln ausführlich darüber berichtet und gezeigt, wie verhängnisvoll sich die Geheimhaltung seiner Überschiffung gestaltete, wie lange es dauerte, ehe der größte Teil der Flotte seine Signale anerkannte und als dies endlich der Fall war, welche geraume Zeit wieder mit nutzlosen Formationen und Kursveränderungen vergeudet wurde, anstatt entschlossen gegen die österreichische Eskadre, welche sich bloß 4 bis 5 Seemeilen entfernt befand, zu steuern und diese nochmals anzugreifen. Aber offenbar hatte Admiral Persano genug. Er mußte den Glauben an sich und seine Flotte verloren haben; denn nur so läßt es sich erklären, daß seinerseits kein Versuch mehr gemacht wurde, das launenhafte Kriegsglück an sich zu fesseln und nochmals um den Sieg zu

kämpfen. Man war doch im Monate Juli, es standen ihm somit bis zum Abend noch 5 bis 6 Stunden zu Gebot und es war immerhin noch möglich, in dieser Zeit den erlittenen Echec wieder gut zu machen. Man verfügte auch noch immer über die Übermacht und konnte 9 Panzerschiffe den 7 österreichischen, sowie 386 schwere Geschütze der Holzflotte den infolge des Rückzuges des „Kaiser" auf 260 reduzierten der österreichischen Holzeskadre gegenüberstellen. Die italienischen Holzschiffe waren überhaupt noch nicht zur Aktion gelangt. Wohl mochte das Schicksal des „Rè d'Italia" und des „Palestro" einen gewissen deprimierenden Eindruck bei der Fotte zurückgelassen haben, aber es gibt Lagen, wo gerade derartige Unfälle mächtig auf das Ehrgefühl einwirken, den schon wankenden Mut wieder beleben und zu den größten Taten begeistern, wenn die Führer es verstehen, die richtige Seite anzuschlagen sowie mit gutem Beispiele voranzugehen. Dies gilt in den Kriegen zur See mehr noch wie in jenen zu Lande, weil dort die Selbständigkeit der Einzelnen viel früher aufhört und nur den Admiralen und Schiffskommandanten ein größerer persönlicher Wirkungskreis beschieden ist. Die wackere Bemannung des „Palestro" bildet den besten Beweis hiefür.

Wir glauben daher mit unserer Behauptung nicht fehlzugehen, daß, wenn die italienischen Admirale das Herz auf dem rechten Flecke gehabt hätten und die Mehrzahl der Kommandanten vom Schlage der Faà di Bruno und Cappellini, der Riboty und Acton gewesen wären, bei einem zweiten ernsten Zusammenstoß vielleicht noch mancher Erfolg erreicht worden wäre, auf alle Fälle aber der Sieg vom Gegner hätte teuer erkauft werden müssen. Daß diese Voraussetzung nicht zutraf, darin mag eine teilweise Entschuldigung für den Admiral Persano gefunden werden, der nach den gemachten Erfahrungen allerdings kein besonderes Vertrauen mehr in seine Untergebenen zu setzen berechtigt war.

Wir haben hiemit alle Hauptmomente nochmals zusammengefaßt sowie die Ursachen angegeben, welche unserer Ansicht nach dazu geführt haben, daß die imposante, italienische Flotte von der in jeder Hinsicht schwächeren österreichischen besiegt wurde und dabei gezeigt, welche Schuld in dieser Beziehung dem kommandierenden Admiral beigemessen werden muß. Daß dieser der Hauptschuldige ist, daran kann jetzt nicht mehr gezweifelt werden. Aber wir sagen nicht ohne Grund der Hauptschuldige, denn er steht nicht ohne Mitschuldige da.

Vizeadmiral Albini, Kommandant einer Eskadre von 12 größtenteils schweren Schiffen mit nahezu 400 Geschützen, hatte den traurigen

Mut, sich auf unpassende, dem Augenblicke nicht entsprechende Befehle stützend, während der ganzen Aktion ein passiver Zuschauer zu bleiben, trotzdem ihn die Tatsache, daß selbst die kleinen, fast wehrlosen Raddampfer der österreichischen Flotte am Kampfe teilnahmen, aller Bedenken hätte überheben können und zweimal vom kommandierenden Admiral das Signal gemacht worden war, „jedes Schiff, welches nicht kämpft, ist nicht auf seinem Posten".

Mit vollem Rechte muß ihm der Vorwurf gemacht werden, daß er nicht kühn darauf los ging, sondern jeder vermeintlichen Gefahr auswich. Es war aber nicht zu verhindern, beim Vorgehen zum Angriffe einem oder dem anderen österreichischen Panzerschiffe zu begegnen. Dieses Risiko mußte er tragen, so gut es Kommodore v. Petz getragen hat.

Welcher Tatendrang Vizeadmiral Albini innewohnte sowie welche Auffassung der Sachlage und der ganzen neuen Kriegsführung zur See er überhaupt haben mußte, läßt sich am besten aus dem nachstehenden Teile seines eigenen Berichtes entnehmen, den wir in wörtlicher Übersetzung hier wiedergeben:

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

„Ich versuchte es, mit den österreichischen gemischten Schiffen ins Gefecht zu kommen und wartete zu diesem Behufe auf den günstigen Zufall eines freien Intervalles zwischen den feindlichen Panzerfregatten, ohne jedoch das Manöver der unsrigen hiedurch zu beeinträchtigen; bei meiner Annäherung fand ich den Angriff bereits auf der ganzen Linie im Gange, aber drei österreichische Panzerfregatten, welche sich mit ganzer Kraft in die Intervalle zwischen unseren Panzerfregatten der Tete stürzten und die Richtung gegen unsere Kolonne nahmen, zwangen mich, eine rasche Bewegung im Gegenmarsch auszuführen, vermittelst welcher meine ganze Eskadre dem Feinde den Bug zeigen und sich so in eine weniger gefährliche Position bringen sollte, als unsere Panzerfregatten kamen und die angreifenden feindlichen zum Abfallen brachten.

Eine zweite günstige Gelegenheit erschien mir um $10^h$ $55^m$ a. m. zu welcher Zeit ich die Queue der gemischten Schiffe fast isoliert bemerkte, und da war es, wo ich das Signal machte: „die Distanzen schließen", um mich dem Feinde zu nähern. Das Geschützfeuer zwischen den Panzerschiffen dauert unterdessen sehr lebhaft fort; ich nähere mich einem Zwischenraume der Kolonne unserer Panzerschiffe, werde aber neuerdings durch zwei österreichische Panzerschiffe, welche versuchen, die zweite Eskadre zu rammen, von meinem Wege abgebracht; doch die

Reserve sowie zwei Panzerfregatten der Schlachteskadre drängen den Feind zurück.

In dieser Phase des Gefechtes war es mir möglich erschienen, den Rückzug der gemischten Schiffe abzuschneiden, welche mit ganzer Kraft fahrend, nach dem Kanal von Lissa abfielen, das Linienschiff an ihrer Spitze, welches schon sehr stark beschädigt und dessen Fockmast gestürzt war und welches vorn in eine dichte Rauchwolke eingehüllt erschien; und wirklich wäre es angezeigt gewesen, eine gleichzeitige Veränderung der Marschordnung vorzunehmen (e veramente sarebbe stato ovvio di cambiare ad un tempo l'ordine di marcia); aber unter Berücksichtigung der durch das Signalisieren hervorgerufenen Verzögerung sowie des Zusammenwirkens, welches die erwähnte Bewegung erforderte, zog ich es vor, dieselbe im Kontremarsch auszuführen.

In diesem Augenblicke, $11^h$ $30^m$ a. m., versank die Panzerfregatte „Rè d'Italia", ihre Flaggen gehißt behaltend.

Auf dieses unglückliche Ereignis hin, glaubte ich den Gang des Gefechtes durch nichts mehr stören zu sollen. (A questo infausto avvenimento pensai non doversi disturbare per nulla il corso del combattimento)."

Wieviel in diesem Berichte bezüglich der vermeintlichen Angriffe durch österreichische Panzerschiffe der Wahrheit oder bloß der Einbildung entspricht, haben wir bereits aus den vorhergehenden Kapiteln ersehen und überlassen daher die weitere Beurteilung des Benehmens des Vizeadmirals Albini dem Leser; auch halten wir es für überflüssig, dem Schlußpassus — so unglaublich derselbe auch klingt — noch einen Kommentar beizufügen.

Vizeadmiral Albini, der in früherer Zeit in der sardinischen Marine einen guten Ruf genoß, mag vielleicht die löbliche Absicht, an der Aktion teilzunehmen, gehabt haben, zur Ausführung aber brachte er sie, wie wir sahen, nicht, und zwar soll zu dieser Untätigkeit viel der Einfluß seines Stabschefs, des Linienschiffskapitäns Marquis Paulucci, beigetragen haben, der dem Vizeadmiral einredete, daß er sich einer schweren Verantwortung aussetze, wenn er von den durch die Ordini di massima aufgestellten Grundsätzen abweichen würde. Ob nicht auch, wie von mancher Seite behauptet wird, eine gewisse Rankûne gegen den Admiral Persano, welche von der Belagerung von Ancona im Jahre 1860 herrührte und im Verlaufe der diesmaligen Kampagne noch gesteigert wurde, vielleicht das ihrige mit dazu beigetragen haben mag, daß sich

der Vizeadmiral so starr hinter den Wortlaut der Ordini di massima verschanzte, möge dahingestellt bleiben. Ein eigentümlicher Zufall aber ist es, wenn man sich erinnert [1]), daß nach der Affäre vom 27. Juni gerade diese beiden Offiziere es waren, welche sich in ziemlich subordinationswidriger Weise über das Verhalten des Admirals Persano an jenem Tage aussprachen, so daß man versucht wäre, dem Vizeadmiral Albini bezüglich seines Benehmens in der Schlacht von Lissa die eigenen Worte von damals vorzuhalten: „Cosi non si fa la guerra", denn gleichviel, ob er sich im formellen Rechte befand oder nicht, die Vorgänge und Ereignisse während der Schlacht mußten ihn belehren, daß es seine Pflicht sei, von selbst den Umständen Rechnung zu tragen und sich am Kampfe zu beteiligen.

Die unparteiische Geschichte wird daher den Vizeadmiral Albini als den zweiten Mitschuldigen an dem Verluste der Schlacht von Lissa hinstellen.

Kontreadmiral Vacca, der Kommandant der Reserve, diesmal der Avantgarde, hatte bemerkt, daß der Hauptstoß der im Angriffswinkel anstürmenden feindlichen Panzerdivision gegen das Zentrum der italienischen Linie gerichtet war; dennoch fuhr er, sich um dasselbe nicht im geringsten kümmernd, weit über die feindliche Formation hinaus und wendete sodann über Backbord statt über Steuerbord, wodurch er von seiner eigentlichen Bestimmung — den Kampf mit Panzerschiffen aufzunehmen — abgebracht und gegen die feindliche Holzdivision geführt wurde. Obschon dieses Manöver anfänglich von mancher Seite sogar als einen genialen Blick bekundend angesehen worden war, können wir uns dieser Anschauung nicht anschließen und müssen dasselbe vielmehr, weil es das einheitliche Zusammenwirken zerstörte, für ein verfehltes und unzweckmäßiges bezeichnen.

Schon nach den Ordini di massima, obgleich dieselben dem Kommandanten der Reserve einen gewissen Spielraum ließen, war sein Platz dort, „wo die Panzerschiffe kämpften", wie sich Linienschiffskapitän Piola, der Kommandant der „Ancona", sehr bald und zu seiner Ehre erinnerte und deshalb auch von Kontreadmiral Vacca trennte, um dem arg bedrohten „Rè d'Italia" zu Hilfe zu eilen. Von einem Angriffe der feindlichen Holzschiffe durch die Reserve war in den vorerwähnten Instruktionen nichts enthalten, dagegen ihrem Kommandanten

---

[1]) Siehe Seite 87.

zur Pflicht gemacht, ohne ein Signal abzuwarten, in die Aktion zu treten, so wie die eigene Linie vom Feinde durchbrochen würde (Abs. 2, S. 72). Daß der österreichische Admiral aber diese Absicht hatte, war deutlich zu erkennen, wie es ferner keinem Zweifel unterlag, daß mit dem „in die Aktiontreten" der Reserve nur ein Angriff auf die feindlichen Panzerschiffe gemeint sein konnte, wenn zur Bekämpfung der Holzschiffe die eigenen Holzschiffe da waren.

Und nachdem schon der Kontreadmiral Vacca diese Bewegung über Backbord, welche ihn auf die österreichischen Holzschiffe warf, ausgeführt hatte, warum ließ er sich durch das Feuer derselben einschüchtern und bog sogar wieder nach steuerbord aus, anstatt einem Wolfe gleich, der in eine Herde Schafe einbricht, sich mitten unter sie hineinzustürzen und mit dem Sporne seiner Panzerfregatten unter ihnen aufzuräumen? Wer hätte ihn daran gehindert, eines oder das andere derselben zu rammen, etwa die schwachen Kaliber der österreichischen glatten Geschütze?

So vollzog er eine ganze Umschiffung der österreichischen Holzeskadre und langte erst nach ungefähr einer halben Stunde wieder auf dem eigentlichen Kampfplatze an, auf welchem sich inzwischen die bekannten Episoden abgespielt hatten. Als er hier die italienischen Panzerschiffe in allen Richtungen planlos herumfahren sah und kein Ralliierungssignal für dieselben bemerkte, kam ihm die glückliche Idee, sie in eine Kielwasserlinie zu formieren, um sie für einen eventuellen Neuangriff beisammen zu haben. Gerade in diesem Momente bot sich auch die Gelegenheit, wieder in die Aktion zu treten, dar. Der kommandierende Admiral hißte eben das Signal: „Allgemeine Jagd mit Freiheit des Manövers", um der Vereinigung der österreichischen Holzschiffe mit ihren Panzerschiffen zuvorzukommen, aber Kontreadmiral Vacca selbst geht nicht mit gutem Beispiel voran und befolgt dieses Signal nicht, obschon es allen sichtbar und wohlverständlich sein muß, indem „Rè di Portogallo" und „Principe Umberto" es auszuführen im Begriffe sind.

Was veranlaßte nun Kontreadmiral Vacca zu einer derartigen schweren Verletzung der militärischen Disziplin und zur Verweigerung des schuldigen Gehorsams gegen seinen vorgesetzten Admiral? Mit beklagenswerter Offenheit gestand er dies in seinem Verhöre vor dem Senate ein. „Als der Admiral — so ließ er sich vernehmen — dieses Signal zum Wiederangriff machte, ohne Ordnung, ohne Einheit in der Aktion, ohne Zusammenwirken zwischen uns, ohne eine Formation in diesem Momente, hielt ich es nicht für angemessen, uns auf den

Feind zu werfen.“ [1]) Kontreadmiral Vacca hielt es also nicht für angemessen, zu gehorchen und ein vom kommandierenden Admiral anbefohlenes Manöver auszuführen! Man muß ebensowohl über die Handlungsweise wie über diese Sprache des Kontreadmirals Vacca in Erstaunen geraten, denn nicht nur, daß durch beide das erste militärische Prinzip, das der Subordination, im höchsten Grade verletzt wird, sind auch die von ihm angeführten Gründe nicht einmal stichhältig, wenigstens nicht in dem Grade, daß sie ihn ermächtigen konnten, den vom Admiral en chef erteilten Befehl nicht auszuführen.

Wie schon oben erwähnt, handelte es sich hier darum, die Vereinigung der österreichischen Holzschiffe mit ihren Panzerschiffen so rasch als möglich zu verhindern. Für diesen Zweck war das Signal des kommandierenden Admirals ein vollkommen entsprechendes, da es die sofortige Ausführung zuließ und sich auch die österreichischen Schiffe noch in keiner taktischen Formation befanden. Es wäre eben sofort wieder zur Melee gekommen, welche, da diesmal keine Isolierung einer Gruppe stattfand, infolge der Übermacht eine günstige Chance bot. Übrigens müssen wir immer wieder darauf zurückkommen, daß nach militärischen Grundsätzen Kontreadmiral Vacca als Untergebener die Zweckmäßigkeit des vom Admiral en chef erteilten Befehles nicht erst lange zu beurteilen, sondern einfach zu gehorchen und mit gutem Beispiele voranzugehen hatte, da im Falle eines Mißerfolges nicht er, sondern der letztere die Verantwortung trug. Daß durch seine Handlungsweise die schon eingerissene Konfusion in der Führung der italienischen Flotte nur noch erhöht wurde, ist unbestritten, ebenso daß nur politische Rücksichten ihn später vor den Folgen einer Stellung vor ein Kriegsgericht bewahrten.

Die Geschichte kann deshalb nicht umhin, Kontreadmiral Vacca als den dritten der an dem Verluste der Schlacht von Lissa Schuldtragenden zu bezeichnen.

Was die Leistungen der einzelnen Schiffskommandanten anbelangt, so haben wir bereits in dem Kapitel über die Kämpfe der einzelnen Schiffe gesehen, daß dieselben im allgemeinen keine außerordentlichen waren, daß vielmehr auch von dieser Seite viele Fehler und Unterlassungssünden begangen wurden. Selbst von italienischer Seite wird

---

[1]) Quando l'ammiraglio fece i segnali per ritornare alla carica, senza ordine, senza unità d'azione, senza accordo fra noi, senza formazione in quel momento, io non ho creduto regolare di gettarci sul nemico etc. etc. Rendiconti etc. etc.; deposizione Vacca, Seite 48.

dies heute zugegeben.[1]) Es ist offenbar und kann nicht geleugnet werden, daß mit einigen wenigen ehrenvollen Ausnahmen die überwiegende Mehrheit der italienischen Kommandanten nicht jene Schneidigkeit entwickelte, die man wohl zu erwarten berechtigt war, wie auch bei ihnen die gegenseitige Unterstützung in der Melee viel zu wünschen übrig ließ. Von einer kühnen, aggressiven Anwendung des Sporns während derselben war wenig oder nichts zu bemerken; dagegen wurde sehr viel, aber auch sehr rasch sowie oft unnützerweise geschossen und das überlegene Artilleriematerial aus diesem Grunde nicht in jener Weise ausgenützt, wie es bei größerer Ruhe leicht möglich gewesen wäre. Es muß ferner auffallen, daß man sich in einigen Fällen der Überwindung jener Schwierigkeiten, wie sie eben die Situationen mit sich brachten, nicht gewachsen zeigte und oft ohne zwingende Notwendigkeit das Gefechtsfeld verließ, um einen plötzlich entstandenen Brand geringerer Natur zu löschen, oder Schäden, deren Reparatur keine dringende war, auszubessern.

Das schwerfällige und langsame Zustandekommen der taktischen Formationen, die häufigen Zusammenstöße der Schiffe bei dieser Gelegenheit geben endlich Zeugnis davon, daß manche der Schiffskommandanten nicht die nötige Sicherheit und Übung im Manövrieren der neuen Panzerschiffe besaßen, weshalb auch im großen und ganzen ihre Leistungen in keinem Verhältnisse zu dem vorzüglichen Materiale standen, über welches die italienische Marine verfügte.

Werfen wir dagegen unsere Blicke auf die österreichische Eskadre.

Als Kontreadmiral v. Tegetthoff die Überzeugung gewonnen hatte, daß es sich bei dem von der italienischen Flotte gegen die Insel Lissa gerichteten Unternehmen keineswegs um eine bloße Diversion handle, darauf berechnet, ihn von seiner Operationsbasis hinwegzulocken, sondern daß der Zweck desselben tatsächlich die Eroberung der Insel bilde, ließ er sich durch nichts, selbst nicht durch die entgegengesetzte ministerielle Anschauung[2]) davon abhalten, dieser zu Hilfe zu eilen und ihr Entsatz zu bringen.

Es als seine Pflicht ansehend, darüber zu wachen, daß auch nicht der kleinste Teil der dem Schutze der kaiserlichen Marine anvertrauten Küstenprovinzen dem Feinde in die Hände falle, hatte er diesen Entschluß gefaßt, im vollen Bewußtsein, daß er bei der großen Übermacht der geg-

---

[1]) Randaccio; Storia della marina italiana, II., Seite 199.

[2]) Vergleiche Seite 189.

nerischen Streitkräfte einem schweren und ungleichen Kampfe entgegengehe; doch er hatte ihn gefaßt im Vertrauen auf die Gerechtigkeit seiner Sache, wie auf den vorzüglichen Geist, der seine Untergebenen beseelte und konnte er auch nicht des Sieges gewiß sein, so wollte er diesen dem Feinde wenigstens teuer preisgeben, müßte er dabei selbst mit den Seinen den Untergang finden.

Wir kennen bereits seine vorbereitende, für alles sorgende und Rat schaffende Tätigkeit, welche nur das eine Ziel verfolgte: den großen zwischen den beiden Flotten bestehenden Abstand in der Ausrüstung und Bewaffnung soviel als möglich auszugleichen und weniger fühlbar zu machen. Tag und Nacht übte er seine Mannschaften und Offiziere im Handhaben von Geschützen und Schiffen; in häufigen Konferenzen mit den Schiffskommandanten weihte er dieselben in seine Pläne ein. Nach dem Vorbilde der Amerikaner ließ er die Seiten der Holzschiffe mit Eisenketten schützen und führte, um die Wirkung seiner schwachen Kaliber wenigstens etwas zu erhöhen, das konzentrierte Feuer ein; vor allem aber stellte er den Grundsatz auf, daß durch den Rammstoß ersetzt werden müsse, was infolge der Inferiorität der Artillerie nicht erreicht werden könne. „Den Feind anrennen, um ihn zum Sinken zu bringen“ sowie: „Hölzerne Schiffe — eiserne Herzen“ waren die Wahlsprüche für sich und seine Kommandanten, welch letzteren er empfahl, für alle Fälle stets die Regel im Auge zu behalten, daß nur dann ein Schiff auf seinen Posten sei, wenn es mit einem Gegner Breitseiten wechsle.

Es ist uns bekannt, in welcher Formation Kontreadmiral v. Tegetthoff die österreichische Flotte in den Kampf führte, ebenso welche Gefechtsdispositionen er für dieselbe erließ. Die einfache klare Weise, in welcher in diesen für die verschiedenen Divisionen die ihnen entsprechendste Verwendung normiert wurde, gibt ein beredtes Zeugnis davon, wie er mit den Umständen zu rechnen wußte, nicht minder aber auch von der Kühnheit und dem eisernen Willen seines Charakters.

Noch in den Abendstunden des 19. besprach der Admiral mit den Offizieren seines Stabes die möglichen Fälle, welche für den folgenden Tag gewärtigt werden konnten und die Maßnahmen, die jedem einzelnen gegenüber zu ergreifen wären.

Da es immerhin möglich war, daß die Italiener noch vor Ankunft der österreichischen Eskadre Besitz von der Insel genommen hätten, ordnete er an, daß für diesen Fall demungeachtet in den Hafen von S. Giorgio einzulaufen und mitten in die feindlichen Schiffe hineinzurennen sei.

Selbst die Möglichkeit seines Todes ins Auge fassend, bestimmte er, daß dieser erst in einem passenden Momente der Flotte kundzugeben sei und bis zu diesem das Flaggenschiff die Leitung fortzuführen habe.[1])

Von der Kampagne des „Erzh. Ferdinand Max" herab, umgeben von seinem Stabe, in einer Haltung, die selbst den Gegner zu rückhaltloser Bewunderung hinriß,[2]) leitete er mit ruhigem kalten Blicke das Gefecht, ab und zu mit seinem Flaggenkapitän wie mit den Offizieren seines Stabes Ansichten austauschend und Befehle gebend. Nichts entging seinem Scharfblicke und jede kühne Bewegung eines seiner Schiffe erfüllte ihn mit innerer Befriedigung, der er dann gegen seine Umgebung Ausdruck gab.

In ausgezeichneter und tapferer Weise wurde der Admiral von den Kommandanten der Schiffe unterstützt, vor allem von dem Kommandanten der 2. Division, Kommodore v. Petz. Die Art und Weise, mit welcher sich dieser den italienischen Panzerschiffen der Queue entgegenwarf, ist über jedes Lob erhaben und trug nicht wenig zum Gesamterfolge des Tages bei, da die letzteren hiedurch einige Zeit in Schach gehalten und von der Aktion gegen die österreichische Panzerdivision abgezogen wurden.

Der Vizeadmiral charakterisierte die Tat dieses tapferen Offiziers mit folgenden Worten: „Kommodore v. Petz, als Kommandant der 2. Division und des Linienschiffes „Kaiser", hat durch das mit ausgezeichneter Geschicklichkeit, Kühnheit und Aufopferung ausgeführte Manöver mit dem seiner Führung anvertrauten Schiffe, eine Tat vollbracht, die voraussichtlich für immer vereinzelt in den Annalen der Marine dastehen wird und durch die er nicht nur sein eigenes Schiff und die ihm untergeordnete Abteilung der Flotte unter den erdenklich schwierigsten Umständen vor eminenter Gefahr gerettet, sondern auch

---

1) Bis zu welchem Grade sich die Fürsorge des Kontreadmirals v. Tegetthoff für alle Zweige des Dienstes erstreckte, geht aus folgendem Faktum hervor: Die Eskadrekassa hatte gerade einen großen Geldbestand; auf Befehl des Admirals wurde derselbe in kleineren Partien auf mehrere Schiffe verteilt, damit, wenn auch ein oder das andere Schiff gerammt würde, nicht gleichzeitig so viel Geld mit verloren ginge. Der italienische Admiral hatte diese Vorsicht nicht gebraucht, dafür schlummern noch heute über 1 Million Franken in Gold am Meeresgrunde. A. d. V.

2) „Mentre l' ammiraglio nemico sta sul casseretto di poppa della sua nave, ritto in piedi, impavido, in mezzo al suo stato maggiore, sotto il fuoco della nostra moschetteria e dei nostri cannoni, sfidando la morte, il conte Pellion di Persano, nostro primo ammiraglio, se ne sta rinchiuso entro una torre, corazzata da tutti i lati etc. etc. Rendiconti; Requisitoria del publico Ministerio Seite 106."

dem angerannten feindlichen Panzerschiffe durch den wuchtigen Stoß, wie den anderen durch gutgezielte Breitseiten, die auch nach dem Sturz des Mastes fortgesetzt wurden, bedeutende Schäden beigebracht.“

Ein gleiches unvergängliches Verdienst erwarb sich der Flaggenkapitän des „Erzh. Ferdinand Max“, Linienschiffskapitän Freiherr v. Sterneck, der mit unübertrefflicher Meisterschaft sein Schiff manövrierte und jede Gelegenheit wahrnahm, Rammstöße auszuführen, bis es ihm endlich auch gelang, dem „Rè d'Italia“ jene tödliche Wunde beizubringen, die dessen Untergang zur Folge hatte. Sein Verdienst wird um so höher anzuschlagen sein, als dieser dritte Rammstoß seiner eigenen Initiative entsprang und durch kühnes Wagen im richtigen Momente ausgeführt wurde.

Vizeadmiral v. Tegetthoff beurteilte die zur Berühmtheit gelangte Tat seines Flaggenkapitäns wie nachstehend:

„Linienschiffskapitän Baron Sterneck führte mit seinem Schiffe ein Manöver aus, für welches zwar von allen Seestaaten in neuester Zeit Schiffe gebaut werden, welches jedoch zur Stunde — auf offener See, wo Freund und Feind unter voller Dampfkraft in Fahrt — von keiner Marine noch ausgeführt wurde.

Daß Linienschiffskapitän Baron Sterneck — unter heftigem Kanonenfeuer — mit bewunderungswürdiger Kaltblütigkeit und Unerschrockenheit sein Schiff führte, bin ich so glücklich als Augenzeuge bestätigen zu können; ihm ist hauptsächlich der Erfolg des Tages zuzuschreiben.“

Was die übrigen Kommandanten anbelangt, so haben wir beim Kapitel der Seeschlacht von Lissa gesehen, in welcher Weise sich dieselben ihrer Aufgabe, mit inferioren Mitteln mächtige Gegner zu bekämpfen, entledigten. Selbst der italienische Geschichtsschreiber erkennt dies in rückhaltloser Weise an.[1]) In der Anwendung des Geschützfeuers, welches größtenteils in wohlgezielten konzentrierten Lagen erfolgte sowie in der gegenseitigen Unterstützung, wenn es sich darum handelte, einem bedrängten Nachbar zu Hilfe zu eilen oder einen Schwächeren zu schützen, wurde das Möglichste geleistet. Dies gilt nicht nur allein von den Panzerschiffen, sondern auch von den Holzfregatten, von denen insbesondere „Novara“ fast ununterbrochen in der Nähe der Panzerdivision

---

[1]) Fu Tegetthoff mirabilmente secondato da' suoi e più che da ogni altro, dal valoroso commodore v. Petz etc. etc. Randaccio, Storia della marina italiana II, Seite 198.

weilte und einige Male den Kampf mit Panzerschiffen aufnahm. Ebenso wacker hielten sich die schwachen Kanonenboote und Raddampfer, deren Leistungen um so höher anzuschlagen sind, als sie infolge der hohen See mit großen Schwierigkeiten bei der Geschützbedienung zu kämpfen hatten und dennoch unausgesetzt am Kampfe teilnahmen.

Es ist von mancher Seite die Frage aufgeworfen worden, wieso es kam, daß in der Seeschlacht von Lissa österreichischerseits nicht mehr, das heißt eigentlich bloß von einem einzigen Schiffe, dem „Erzh. Ferdinand Max", wirklich gerammt wurde. Darauf muß nun erwidert werden, daß, wenn die italienische Schlachtlinie besser geschlossen gewesen wäre, es unzweifelhaft schon beim Durchbruch zu einigen Rammstößen hätte kommen müssen. Infolge des gewaltigen Pulverdampfes jedoch, der gerade in diesem wichtigen Momente jeden Ausblick benahm und die richtige Beurteilung der Positionen der Italiener unmöglich machte, gelangte die Mehrzahl der österreichischen Panzerschiffe, deren Winkelformation bereits eine langgezogene war, in die Lücke zwischen der ersten und zweiten Gruppe, so daß bei dieser Gelegenheit ihre ursprüngliche Absicht, das Signal des Kontreadmirals v. Tegetthoff zu befolgen, nicht zur Ausführung gelangen konnte.

Was das Nichtrammen der österreichischen Panzerschiffe im weiteren Verlauf der Schlacht während der Melee anbelangt, so ist ohne Zweifel auch da von vielen Seiten der Anlauf dazu genommen worden; es darf aber nicht aus dem Auge gelassen werden, daß der glückliche Erfolg dieses Manövers von verschiedenen Faktoren abhängt und nicht immer in der Hand des Kommandanten allein liegt. Was den Stoß im rechten Winkel anbelangt, der wie es sich beim „Rè d'Italia" zeigte, der ausschlaggebende, tödliche ist, so wird es einem gewandten Gegner, dessen Schiff gut steuert und noch manövrierfähig ist, wohl stets gelingen, einem solchen auszuweichen, außer, wenn sich durch die Ungunst der Verhältnisse noch ein zweiter oder dritter angreifender Gegner dazugesellt.

Auch der „Erzh. Ferdinand Max" hat, wie es keinem Zweifel mehr uuterliegt und der Situation ganz entspricht, seine ersten zwei Stöße zu der Zeit abgegeben, als er beim zweiten Angriffe an der Spitze der Division gegen die feindliche Mittelgruppe losstürmte und dort zuerst den „Rè d'Italia", sodann den „Palestro" in ziemlich isolierten Positionen fand. Das Gelingen des dritten von ihm ausgeführten und diesmal tödlichen Stoßes war, wie wir wissen, zum größten Teile von dem Umstande begünstigt worden, daß der „Rè d'Italia" sein Steuer nicht mehr

gebrauchen konnte und im entscheidenden Momente als er sah, daß er nicht mehr vorne passieren könne, plötzlich stoppte und nach rückwärts schlagen ließ, so daß er wie auf den Fleck gebannt war. Solche für den Rammenden glückliche Umstände wiederholen sich aber nicht zu oft. Wenn daher, wie es keinem Zweifel unterliegt, andere Kommandanten gleichfalls Rammanöver versucht haben, die resultatlos verblieben, so dürften die Verhältnisse ihnen eben minder günstig gelegen gewesen sein und ihre ursprüngliche Absicht vereitelt haben.

Auch italienischerseits scheint aus dem gleichen Grunde kein Erfolg erzielt worden zu sein, obzwar alle Kommandanten berichteten, Rammversuche gemacht zu haben.

Übrigens ist nicht zu leugnen, daß die persönlichen Eigenschaften des Kommandanten bedeutend mit in die Wagschale fallen. Richtiges Benützen des Momentes, kaltes Blut, vorzügliches Manövrieren und Kennen des eigenen Schiffes sowie im entscheidenden Augenblicke ein kühner, rücksichtsloser Entschluß, dem ohne Zaudern die Ausführung nachfolgt — dies sind die Grundbedingungen für das glückliche Gelingen dieses Manövers, das zwar einen hohen Einsatz verlangt, jedoch dafür auch einen furchtbaren Erfolg zu erzielen im stande ist. Daß diese Eigenschaften sich nicht bei Jedermann und nicht in gleich hohem Maße vereint finden, ist einleuchtend.

Es darf ferner nicht übersehen werden, daß vor der Schlacht von Lissa die Befürchtungen wegen der aus dem Stoße für die Maschine des Rammenden erwachsenden Gefahren sowie ferner wegen der Schwierigkeiten, das eigene Schiff vom sinkenden zu trennen, bedeutend überschätzt wurden; insbesondere hegte man dieselben für die Schiffe, welche noch den alten vorspringenden Sporn anstatt des neueingeführten sogenannten Schwanenhals führten. Einen Rammbug dieser letzteren Konstruktion hatten aber österreichischerseits nur die beiden neuen Panzerfregatten „Erzh. Ferdinand Max" und „Habsburg".

Wenn man endlich bedenkt, wie ungemein rasch die Bewegungen der Schiffe in einer Melee stattfinden, weil oft schon der nächste Moment die Situation verändert und den Rammenden in die Gefahr bringen kann, selbst gerammt zu werden, so wird aus dem Gesagten es vielleicht begreiflich sein, wenn in dem verhältnismäßig kurzen Zeitraum der eigentlichen Melee (zirka 30 bis 40 Minuten) dieses Manöver nicht öfters zur erfolgreichen Ausführung kam. Es so oft als möglich ausgeführt und in dieser Beziehung eigentlich die Bahn gebrochen zu haben, dies wird unter allen Umständen das unbestrittene und unvergängliche Verdienst

des Kontreadmirals v. Tegetthoff sowie seines tapferen Flaggenkapitäns bleiben.

Resumieren wir zum Schlusse den Inhalt dieses Kapitels, so finden wir auf der einen Seite Planlosigkeit und Zerfahrenheit in der obersten Leitung, kein einheitliches Zusammenwirken der Führer untereinander, von denen jeder einzelne auf eigene Faust operiert, Zaudern und Unentschlossenheit im entscheidenden Momente, weshalb die Überlegenheit nicht zur Geltung gelangt — auf der anderen Seite dagegen eine geniale Führung, zielbewußtes Handeln derselben bei vollständiger Ausnützung der vorhandenen Kräfte sowie aufopfernde Hingebung, gegenseitige Unterstützung von Seite der Untergebenen. Diese Faktoren waren es, denen die kaiserliche Marine jenen herrlichen Sieg verdankte, der für alle Zeiten mit goldenen Lettern in der Seekriegsgeschichte verzeichnet bleiben wird.

---

# 11. Kapitel.

**Vorbereitungen der k. k. Eskadre für eine eventuelle Wiederaufnahme der Feindseligkeiten. — Auslaufen derselben nach Triest. — Waffenstillstand. — Flottenrevue durch Seine k. k. Hoheit Erzh. Albrecht. — Schreiben desselben an Vizeadmiral v. Tegetthoff. — Anerkennungen und Auszeichnungen. — Auflösung der k. k. Eskadre. — Abschiedsbefehl des Vizeadmirals v. Tegetthoff.**

Die Seeschlacht von Lissa fiel in die Zeit, in welcher über Frankreichs Vermittlung bereits die Friedenspräliminarien mit Preußen in Nikolsburg im Zuge waren, während ihr auf dem südlichen Kriegsschauplatze noch die Gefechte gegen Garibaldi in den Judicarien, im Val di Ledro (21. Juli), in der Val Sugana (22. bis 25. Juli) sowie am Isonzo bei Versa (26. Juli) gegen General Medici folgten und gleichzeitig Venetien von den Österreichern bis auf die Festungen geräumt wurde. Auf dem Gardasee behauptete indes die österreichische Flottille unter Korvettenkapitän v. Manfroni noch immer die unbedingte Herrschaft.

Die kaiserliche Flotte vor Fasana benützte diese Frist zur Vornahme der notwendigsten Reparaturen. Das Linienschiff „Kaiser“, Fregatte „Schwarzenberg“ und Panzerfregatte „Erzh. Ferdinand Max“ liefen zu diesem Zwecke am 22. in Pola ein. Die übrigen Eskadreschiffe ergänzten inzwischen ihre Vorräte auf der Rhede von Fasana und gingen abwechselnd in den Zentralhafen, um dort die nötigen Reparaturen so rasch als möglich vorzunehmen. Beim „Erzh. Ferdinand Max“ erwies sich eine Dockung als unumgänglich notwendig und wurde derselbe am 3. August in das Balancedock verholt, wo er bis zum 8. abends, zu welcher Zeit die Arbeiten beendet waren, verblieb, worauf noch in derselben Nacht mit der Wiedereinschiffung der Batterie, der Munition und Vorräte begonnen wurde, so daß das Schiff schon am 10. um $7^h$ a. m. nach Fasana auslaufen und sich mit der Eskadre vereinigen konnte. Für den Fall der Aufnahme der Feindseligkeiten hatte der Eskadrekommandant, der sich jetzt auf dem „Greif“ befand, seine Wiedereinschiffung auf dem „Erzh. Ferdinand Max“ in Aussicht genommen.

Inzwischen war auch das Linienschiff mit dem Ersatze seines Fockmastes und den sonstigen Arbeiten ziemlich fertig geworden, so daß sich am 10. August die österreichische Eskadre, mit alleiniger Ausnahme des

„Kaiser“, dessen Vereinigung aber auch in kürzester Zeit zu erwarten stand, wieder kampfbereit und vollzählig auf der Rhede von Fasana in der früheren Ordnung vertäut befand.

Die italienische Regierung zeigte sich seit der am 26. Juli eingetretenen Waffenruhe wenig bereit zum Abschlusse eines definitiven Waffenstillstandes und wollte diesen nur unter Bedingungen, welche weit über die seitens Österreichs freiwillig zugestandene Abtretung Venetiens hinausgingen, trotzdem die kaiserlichen Waffen zu Lande und zur See glänzend gesiegt hatten. Zunächst forderte Italien den Abschluß des Waffenstillstandes auf der Basis des Uti possidetis und verweigerte aus diesem Grunde die Räumung einiger Positionen. Darauf konnte Österreich nicht eingehen, weil italienische Truppen sowohl in Tirol als am Isonzo die Grenze Venetiens überschritten hatten.

Nachdem nun Italien seine Truppen trotz wiederholter Aufforderung Österreichs nicht zurückziehen wollte, wurde, um derselben Nachdruck zu geben, wieder ein Teil der inzwischen bereits nach der Donau dirigierten Südarmee zurückbeordert. Noch bevor diese Streitkräfte vollzählig im Süden anlangten, waren gemäß den am 6. und 7. August erlassenen Dispositionen des Armeekommandanten Erzh. Albrecht die Operationen zu Land und zur See eingeleitet worden. Das III. Armeekorps — Erzh. Ernst — wurde angewiesen, von Kärnten aus gegen die Grenze vorzugehen, während das VII. — FML. Baron Maroičič — sich zwischen dem Isonzo und Indria, das V. — GM. Rodich — zwischen Görz und Monfalcone und das IX. — FML. Hartung — im Wippachtale aufwärts bis Černica zu entfalten hatte.

Am 8. August ging EH. Albrecht mit seinem Hauptquartier von Wien nach Görz ab und kam in Nabresina mit dem dorthin berufenen Vizeadmiral v. Tegetthoff zusammen, um bei dieser Gelegenheit die Eventualitäten einer Mitwirkung der österreichischen Flotte bei den künftigen Operationen zu besprechen; es wurde hiebei festgesetzt, daß die k. k. Eskadre in die Bucht von Muggia einlaufen und als Demonstration eine Überschiffung von 35.000 Mann Truppen teils auf Schiffen der Ekadre, teils auf gemieteten Lloyddampfern von Triest nach Venedig ausführen solle, um den Glauben zu verbreiten, als beabsichtige das österreichische Armeekommando einen Angriff in die Flanke und den Rücken der italienischen Operationsarmee vorzubereiten.

Am 11. früh sollten die Feindseligkeiten wieder beginnen und denselben Tag um $5^h$ a. m. setzte sich die kaiserliche Eskadre von Fasana aus mit nördlichem Kurs in Bewegung. Um $10^h 40^m$ a. m. befand sie sich

vor Grado, nahm einige taktische Exerzitien vor und steuerte sodann gegen Triest, wo um $5^h$ p. m. die Panzerdivision auf der Rhede, die 2. und 3. Division hingegen in der Bucht von Muggia vor Anker gingen. Das Wetter war nachmittags regnerisch geworden und der Wind blies steif aus Nordosten; trotzdem harrte man stündlich der zu gewärtigenden Befehle bezüglich der Einschiffung der Truppen.

Doch es kam nicht soweit, da Italien angesichts der Truppenkonzentrationen nachgab und am Nachmittage desselben Tages in Cormons die Verhandlungen zwischen den beiderseitigen Bevollmächtigten wieder aufgenommen worden waren, welche auch zum Abschluß eines vierwöchentlichen Waffenstillstandes geführt hatten. Das Eskadrekommando wurde hievon am 12. zeitlich früh durch das Hauptquartier aus Cormons telegraphisch verständigt und noch während der Morgenwache wurde diese Nachricht der Eskadre mittels Signals bekannt sowie der Verkehr mit dem Lande freigegeben.

Hiemit endigte auch die kriegerische Tätigkeit der operativen Eskadre, nachdem sie unter den schwierigsten Verhältnissen ihre Pflicht im weitesten Umfange erfüllt, die Küsten des Kaiserstaates geschützt und den Feind, als er seine Hand nach einem Teile derselben ausgestreckt, so nachdrücklich geschlagen hatte, daß der errungene Sieg bei den später erfolgenden Verhandlungen nicht wenig mit in die Wagschale fiel.

Seine k. k. Hoheit der Erzherzog-Armeekommandant hatte der Eskadre seinen Besuch für den 13. in Aussicht gestellt und aus dieser Veranlassung ging auch die Panzerdivision in die Bucht von Muggia ab, woselbst die ganze Eskadre — das Linienschiff „Kaiser“ war noch am Abend des 11. dort eingetroffen — in zwei Kolonnen, die leichten Schiffe unter Land, die schwereren seewärts, verankert wurde.

Strahlend ging am 13. August die Sonne auf und beleuchtete eines der großartigsten maritimen Schauspiele, das einer Flottenrevue. Alle Schiffe prangten in großer Flaggengala und boten einen wunderbaren Anblick dar, der in der ungeheuren Menge Zuseher, welche sich in S. Andrea versammelt hatten, den beredtesten Ausdruck fand. Um $^1/_4 11^h$ kam Seine k. k. Hoheit der Erzh. Albrecht in Begleitung der Herren Erzh. Ernst und Heinrich, des FML. Baron Maroičič und einer zahlreichen Suite am Bord des „Greif“ bei der Eskadre an, mit dem vorschriftsmäßigen Kanonensalut und den Hurrarufen der auf den Raaen paradierenden Mannschaften begrüßt. Der „Greif“, welchem die „Elisabeth“ als Wegweiser vorausfuhr, passierte langsam fahrend zuerst die Linie der schweren Schiffe, sodann jene der Kanonenboote und ankerte hierauf

zwischen beiden Kolonnen. Ihre k. k. Hoheiten besuchten nun den „Kaiser“, hierauf den „Erzh. Ferdinand Max“, erkundigten sich mit vielem Interesse um die Einzelheiten aus der denkwürdigen Schlacht, die sich auf diesen beiden Schiffen zugetragen hatten und kehrten sodann von den erhaltenen Eindrücken sichtlich befriedigt unter den gleichen Ehrenbezeigungen wieder ans Land zurück. Seine k. k. Hoheit der Erzh. Albrecht geruhte aus dem Hauptquartiere Görz am 14. August das nachstehende Handschreiben an den Eskadrekommandanten zu erlassen:

„Die gestern vorgenommene Besichtigung der Euer Hochwohlgeboren unterstehenden k. k. Eskadre konnte nicht verfehlen, den vorteilhaftesten Eindruck zurückzulassen und es gereicht mir zur besonderen Befriedigung, einige Worte wohlverdienter Anerkennung an Sie, den tapferen Führer dieses größten Teiles der österreischen Seestreitkräfte, zu richten.

Wenige Tage nach dem heroischen Kampfe bei Lissa fand ich die Flotte, die dort einen weit überlegenen Gegner so glänzend besiegte, in einem alle Erwartungen übertreffenden Zustande vollkommenster Schlagfertigkeit.

Offiziere und Mannschaft sind sichtlich vom vortrefflichsten Geiste militärischer Disziplin und echter Kameradschaft beseelt, durch das lohnende Bewußtsein treu erfüllter Pflicht gehoben und durch die vollgültig erprobte Leistungsfähigkeit in Mut und Selbstvertrauen gestählt.

Möge die kaiserliche Marine durch die wohlwollende Fürsorge unseres allergnädigsten Kriegsherrn, durch die opferwillige Mitwirkung des dankbaren Vaterlandes in edlem Wetteifer und treuer Waffenbrüderschaft mit den Soldaten der Landarmee einer schönen Zukunft und jener raschen, mächtigen Entwicklung entgegengehen, die nicht nur erreichbar, sondern notwendig ist, um Österreichs Macht und Sicherheit zur See zu wahren, hochwichtige nationalökonomische Interessen der Monarchie zu schützen und zu fördern.

Ihnen aber, Herr Vizeadmiral, der mit Kopf und Herz am rechten Flecke die rühmlichen Kämpfe der Flotte ebenso tatkräftig und umsichtig vorzubereiten, als klug und tapfer durchzuführen wußte, wird mit Recht für alle Zeiten ein ehrenvolles Blatt der Erinnerung in der Geschichte unsererer hoffnungsvollen Monarchie gewahrt bleiben.

Empfangen Sie nochmals meinen aufrichtigen Glückwunsch zu den schönen Erfolgen Ihrer braven Eskadre, seien Sie meiner vollen Anerkennung und Hochachtung versichert.

Gez. Erzh. Albrecht m. p.“

Nun folgten für die Eskadre Tage der Erholung und der Feste, die nur durch einen unheimlichen Gast — die Cholera — in etwas unangenehmer Art unterbrochen wurden, nachdem diese anfangs September in der Eskadre auftrat und manchen tapferen Mann zum Opfer verlangte, den die feindlichen Geschosse unversehrt gelassen hatten. Der Vizeadmiral hielt es daher für angezeigt, die Eskadre nach Fasana zurückzuführen, wo sie am 10. September $3^h$ p. m. wieder in ihrer gewohnten Formation vor Anker lag.

Die Ehrenbezeigungen, die ihrem tapferen Führer nun von allen Seiten zu teil wurden, geben lebhaft Zeugnis davon, wie hoch der Wert des Sieges von Lissa in jenen schweren Tagen, die das Vaterland betroffen hatten, empfunden und angeschlagen wurde.

Unter vielen derartigen Beweisen der Anerkennung erfüllte keiner den Vizeadmiral mit größerer Freude und Befriedigung als jener, der ihm über den Ozean von seinem kaiserlichen Freunde und Gönner, dem Gründer der österreichischen Marine, Kaiser Maximilian von Mexico zukam, Allerhöchstwelcher das nachstehende Kabeltelegramm an ihn zu richten geruht hatte, welches sofort im Eskadrebefehl vom 13. September publiziert wurde:

„Seine Majestät der Kaiser von Mexico geruhten nachstehendes Telegramm an mich zu richten, welches ich, durchdrungen vom Gefühle der Dankbarkeit für die von Seiner Majestät der kaiserlichen Marine bewahrte rege Teilnahme, hiemit zur Kenntnis bringe:

Maximilian I. an den Vizeadmiral v. Tegetthoff.

Beglückwünschen Sie Stab und Mannschaften zum glänzenden Seesieg. Ihnen, dem heldenmütigen Admiral, meinen wärmsten Dank. Stolz auf meine Seegefährten, sende Ich der ganzen Flotte herzlichen Gruß.“

Gleichzeitig erfolgte auch die Bekanntmachung der mittels Allerhöchster Entschließung vom 27. August verliehenen Auszeichnungen an die Offiziere und Mannschaften der operativen Eskadre. Es erhielten

**das Ritterkreuz des Leopold-Ordens mit der Kriegsdekoration:**

Außer den bereits mit Allerhöchster Entschließung vom 22. Juli dekorierten Linienschiffskapitän Anton v. Petz (unter gleichzeitiger Beförderung zum Kontreadmiral) und Linienschiffskapitän Maximilian Freiherr v. Sterneck noch die Linienschiffskapitäne: Karl v. Faber, Georg Millosich, Josef Auernhammer v. Auernstein, Alfred Barry,

Gustav Ritter v. Gröller, Adolf Daufalik, Karl Kern, Anton Ritter v. Wiplinger;

die Fregattenkapitäne: Markus Florio, Tobias Oestreicher, Maximilian Pitner und Karl Ritter v. Lindner;

der Linienschiffsleutnant: Rudolf Schröder;

**den Orden der Eisernen Krone 3. Klasse mit der Kriegsdekoration:**

die Fregattenkapitäne: Ludwig Eberle, Rudolf Ungewitter;

die Korvettenkapitäne: Viktor Herzfeld, Alexander Graf Kielmannsegge, Wilhelm Freiherr v. Wickede, Ulrich William Lund, Ferdinand Attlmayr;

die Linienschiffsleutnante: Julius Steyskal, Hermann Freiherr v. Spaun, Josef Pichler, Eduard Germonig, Karl Beck, Josef Maraspin, Wilhelm Kropp, Karl Mathieu, Camillo Ritter v. Henriquez, Ernst Jacobi, Arno v. Rohrscheidt, Oskar Kern, Fridolin Jägermayr, Hamilkar Marquis Paulucci, Julius Wurmb, Franz Freiherr v. La Motte, Karl Ritter Semann v. Treuenwart, Julius Ritter v. Gröller, Franz Freiherr v. Minutillo;

die Linienschiffsfähnriche: Karl Weyprecht, Edmund Ritter v. Henneberg, Karl Marinich,

alle mit Nachsicht der Taxen;

endlich die vor dem Feinde gebliebenen Linienschiffskapitäne: Erik af Klint und Heinrich Freiherr von Moll;

**das Militärverdienstkreuz mit der Kriegsdekoration:**

der Fregattenkapitän: Wilhelm Calafatti;

der Korvettenkapitän: Adolf Nölting;

die Linienschiffsleutnante: Heinrich Berthold, Ferdinand Feldmann, Hermann Czedik v. Bründlsberg, Karl Scheuermann, Josef Primavesi, Franz Tschernatsch, Hermann Biringer, Ottokar Faukal, Johann Hinke, Karl Paschen, Gustav Masotti, Heinrich Fayenz, August Trapp, Julius Fidler v. Isarborn, Emil Palese Edler v. Grettaberg, Eugen Gaal de Gyula, Peter Grancich, Friedrich Stecher, Paul Frankl, Karl Müller v. Müllenau, Paul Hauser, Franz Hopfgartner, Alexander Kálmar, Richard Pogatschnigg, Wilhelm Freiherr Handel-Mazzetti, Michael Mariássy de Markus et Batizfalu, Eugen Fürst Wrede, Wilhelm Graf Mercandin;

die Linienschiffsfähnriche: Karl Baritz von Ikafalva, Josef Schellander, Leo Ahsbahs, Alfred Müller, Josef Lehnert, Karl Barth,

Vinzenz Edler v. Rosenzweig, Stefan Stojanovič, Wenzel Paradeiser, Hugo Deschauer, Lukas Binicky, Aurel v. Wittemberski. Karl Herber, Anton Kloß, Maximilian Rothauscher, Hugo Pogatschnigg, Hugo Poglayen;

die Marineinfanterie-Oberleutnante: Josef Luksch. Anton Schaffer;

der Marineinfanterie-Unterleutnant: Franz Gorischek:

**die Allerhöchste belobende Anerkennung:**

der Fregattenkapitän: Karl Kronowetter;

die Linienschiffsleutnante: Viktor Graf Wimpffen, Karl Rosenstiel, Hyppolit Ritter v. Henriquez, Eugen Bachmann, Richard Banfield, Julius Heinz, Theodor Albrecht, Edmund Czelehowsky;

die Linienschiffsfähnriche: Kamillo Döry v. Jobbaháza, Johann Hentschl, Gustav Kemmel, Anton Panfilli, Rudolf Berghofer. Karl Spetzler, Egon Graf Hoyos, Anton Pirchann, Moriz Ritter v. Szabel. Amadeus Ziller, Dominik Hladky, Rudolf Graf Montecuccoli, Artur Graf Sermage, Karl Ritter v. Pöltl, Alexander Millinkovic, Gustav Brosch, Josef Fleischer, Peter Pulgher, Martin Rukavina, Josef Afan de Rivera, Albert Zuanetti, Franz Laschober, Johann Rud. Schmidt, Emil Krumholz, Josef Riha, Karl Adamovich, Wilhelm Mörth, Friedrich Pick, Ferdinand Gebhardt, Josef Rezniczek, Wilhelm Barta, Josef Wilfan, Gustav Schindler, Franz v. Klezl, Benno v. Pechmann;

**das goldene geistliche Verdienstkreuz:**

der provisorische Korvettenkaplan: Albert Milcetich;

**das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens:**

der Linienschiffsarzt: Dr. Moriz Bernstein;

die Maschinenmeister I. Klasse: Martin Gerber, Franz Prause;

der Lloydkapitän: Johann Marenigh;

**das goldene Verdienstkreuz mit der Krone:**

der Maschinenmeister I. Klasse: Jens Jensen;

die Maschinenmeister II. Klasse: Josef Engerth, Valentin Reinold;

**das goldene Verdienstkreuz:**

die Schiffswundärzte: Simon Hartdodler. Johann Hopfesberger:

der Maschinenmeister I. Klasse: Albert Hacker;
die Lloydkapitäne: Theodor Ukropina, Franz Romano;
der Lloydmaschinist: William Tomkins;

**das silberne Verdienstkreuz mit der Krone:**

die Maschinenmeister I. Klasse: Matthias Ernst, Heinrich Reichl;
die „ II. „ Wilhelm Hinsenkamp, Wenzel Lehmann;
der Marineverwaltungsoffizial: Michael Ricci;
der Marineverwaltungsakzessist: Wenzel Gorda;
der Lloydbootsmann: Luigi Gherzmann;
der Lloydlotse: Franz Arsich;

**das silberne Verdienstkreuz:**

der Schiffbauuntermeister: Johann Ranzato;
die Kalfaterer: Johann Caracich, Franz Bassich, Franz Tugassero;
der Zimmermann: Pasquale Crosilla;
die Lloydsteuermänner: Philipp Dabinovich, Saverio Danzuovich;

**die Allerhöchste belobende Anerkennung:**

die Fregattenärzte: Dr. Eduard Michel, Dr. Adolf Prußnig;
der Schiffswundarzt: Karl Neuer;
die Maschinenmeister I. Klasse: Eduard Bauduin, Friedrich Mayer;
die Maschinenmeister II. Klasse: Karl Niemann, Johann Spetzler (unter gleichzeitiger Beförderung zum Maschinenmeister I. Klasse), Karl Goldschmidt, August Seibelt, Georg Hueber;
die Maschinenuntermeister: Andreas Schwarz, Johann Jerneiczik, Paul Wegmann, Ferdinand Hüttner;
die Marineverwaltungsoffiziale: Andreas Gailer, Anton Winkler;
der Marineverwaltungsakzessist: Josef Samuel;

**die goldene Tapferkeitsmedaille:**

die Seekadetten: Karl Sinkowsky, Konstantin Ritter v. Görtz Eduard Hanslik, Isidor Freiherr v. Benko;

**die silberne Tapferkeitsmedaille I. Klasse:**

die Seekadetten: Josef Prasch, Josef Teufel, August Süss, Johann Jenč, Adalbert Haller, Franz Lorenz, Vinzenz Poglies, Rudolf Labres;

der provisorische Seekadett: Stefan Doymi Ritter v. Delupis;

**die silberne Tapferkeitsmedaille II. Klasse:**

die Seekadetten: Leodegar Kneißler, Konstantin Pott, Wenzel Arleth, Karl Mayler, Adolf Krein, Karl Köppel, Simon Lenhard, Johann Kalan, Gustav Wiedemann, Hugo Graf Oberndorf, Wenzel Kozelka, Ignaz Mader, Bernhard v. Grisogono, Sebastian Stoisich, Rafael Hoffmann, Josef Bayer, Viktor Sambuchi, Friedrich Rubelli v. Sturmfest, Karl Freiherr v. Wüllerstorf und Urbair, Heinrich Ritter v. Cischini, Friedrich Hajek, Viktor Ritter v. Jenik, Eduard Weiße, Eduard Bischoff, Karl Payerle, Moriz Freiherr v. Lüttichau;

die provisorischen Seekadetten: Hektor Pitner, Friedrich Freiherr von der Decken, Georg Dabinovich;

der Zögling der Marineakademie: Franz Witti;

**die Allerhöchste belobende Anerkennung:**

die Seekadetten: Richard Schönberger (unter gleichzeitiger Beförderung zum Linienschiffsfähnrich), Franz Partsch, Gustav Beer, Otto Freiherr v. Scholley, August Schweisgut, Jakob de Leva, Alfons Freiherr v. Pereira-Arnstein, Karl Achelpohl, Friedrich Fritz, Otto Pauspertel v. Drachenthal;

die provisorischen Seekadetten: Eugen Kassel, Artur Martinich, Anton Ruth.

Außerdem wurden noch an die Schiffsmannschaften verliehen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 12 | goldene | Tapferkeitsmedaillen, | |
| 62 | silberne | „ | I. Klasse |
| 358 | „ | „ | II. „ |

Bei der am 29. August 1866 stattgefundenen Promotion des militärischen Maria Theresia-Ordens erhielten Vizeadmiral v. Tegetthoff, welchem vom Ordenskapitel selbst die höchst schmeichelhafte Aufforderung zukam, um die Aufnahme in diesen hohen Orden einzuschreiten, das Kommandeurkreuz, sowie Kontreadmiral v. Petz und Linienschiffskapitän Freiherr v. Sterneck das Ritterkreuz zuerkannt.

Mit Allerhöchster Entschließung vom 18. September wurde die Auflösung der operativen Eskadre anbefohlen und vom Kriegsministerium gleichzeitig angeordnet, daß die Abrüstung der Schiffe mit 24. zu beginnen und sukzessive in Pola stattzufinden habe.

Vizeadmiral v. Tegetthoff, welcher für eine besondere Mission ins Ausland bestimmt und angewiesen wurde, das Kommando inzwischen provisorisch dem rangältesten Linienschiffskapitän v. Faber zu übergeben, nahm aus diesem Grunde Veranlassung, sich am 23. mit folgendem Tagesbefehle von der Eskadre zu verabschieden:

Rhede von Fasana, 23. September 1866.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

„Wenngleich die Abrüstungen der hiezu bestimmten Schiffe nur sukzessive stattfinden und ein großer Teil derselben noch durch eine Reihe von Tagen auf dieser Rhede vereint liegen bleiben wird, so drängt es mich doch heute schon, als am letzten Tage, der vollzähligen Eskadre, jedem einzelnen als Abschiedsgruß zuzurufen, daß er stolz sein könne auf die Kampagne des Jahres 1866 und zwar nicht nur auf den denkwürdigen Tag von Lissa, an dem es den vereinten Kräften aller gelang, einen übermächtigen Gegner zurückzuschlagen, eine hartbedrängte Insel zu entsetzen und zwei Provinzen des Kaiserstaates vor drohender Invasion zu schützen, sondern auch auf die Zeit der diesmal spät begonnenen Vorbereitung, die allen Schiffen, ohne Ausnahme karg zugemessen, dennoch hinreichte, um dank dem vortrefflichen Geiste, der Kommandanten und Offiziere beseelte, aus hastig und unvollständig ausgerüsteten Schiffen schnell kriegstüchtige, aus neuen und ungeübten Bemannungen binnen kürzester Frist solche herzustellen, die nicht nur zu kämpfen, sondern auch zu siegen wußten.

Das stolze Bewußtsein, durch den Tag von Lissa unserem Korps eine neue Ära gegründet und diesem die huldvollsten Beweise der Anerkennung von Seiner Majestät dem Kaiser erworben, den warmen begeisterten Beifall unseres großen Vaterlandes errungen zu haben, kann jeder von uns mit sich nehmen!

Mich veranlaßte dieses erhebende Bewußtsein in jüngster Zeit zu dem Ausspruche, daß die kurzen Worte: „Denkt an Lissa!“ in kommenden Jahren im Momente der Entscheidung genügen werden, um alles, was den blauen Rock trägt, zu aufopfernder Hingebung zu begeistern.

Heute aber, am Vorabende meines Scheidens vom Kommando der Flotte, rufe ich allen meinen tapferen Kampfgenossen vom 20. Juli, ange-

sichts der nun beginnenden Friedensära ein „Vergeßt nicht Fasana" zu und will damit an die jedem einzelnen zufallende Aufgabe erinnern, im eigenen Wirkungskreise, auch wenn dieser noch so bescheiden, mit allen Kräften dahin zu wirken, daß der Geist, der heute die Flotte beseelt, wach erhalten bleibe; daß aber auch die Flotte, wenn Kaiser und Vaterland wieder rufen, kampftüchtig bereitstehe und sich würdig erweisen könne des Tages von Lissa, würdig der Ehren und Auszeichnungen, die ihr für ihre Taten in so reichlicher Fülle zu teil wurden.

Gez. v. Tegetthoff m. p.
Vizeadmiral."

Am 30. September holte Vizeadmiral v. Tegetthoff seine Kommandoflagge an Bord des „Greif" nieder und trat seine Reise nach Wien an.

# 12. Kapitel.

**Telegramm des Admirals Persano an den Marineminister über die Seeschlacht von Lissa. — Antwort des Letzteren. — Allmähliches Bekanntwerden des Verlustes dieser Schlacht. — Eindruck auf die Bevölkerung. — Maßnahmen der Regierung. — Petition der Stadt Genua. — Enthebung des Admirals Persano vom Kommando der Operationsflotte. — Kreierung einer Operationseskadre unter Kontreadmiral Vacca. — Untergang des „Affondatore" auf der Rhede von Ancona. — Auflösung der Operationseskadre. — Der Prozeß Persano. — Schlußwort.**

Admiral Persano hatte noch am Nachmittage des 20. Juli aus den Gewässern von Lissa folgenden telegraphischen Bericht an den Marineminister abgesandt:

„Gestern forcierten „Carignano", „Formidabile", „Castelfidardo" und „Ancona" den Hafen von Lissa, während der Rest der Panzerschiffe von außen die Forts angriff, welche den Tag vorher zum Stillschweigen gebracht worden waren und in der Nacht neue Geschütze aufgeführt hatten.

Gestern abends schwiegen alle Batterien im Inneren des Hafens, heute morgens, als eben eine Ausschiffung durch Matrosen und Marineinfanterie stattfinden sollte, signalisierte unser Ausluger: „Feind in Sicht". Ich befahl sofort die Ausschiffung zu sistieren, ordnete die Flotte in Schlachtordnung und hißte hierauf meine Flagge auf dem „Affondatore".

Der Feind kam uns kühn entgegen und wurde mit gleichem Mute empfangen. Ich befahl dem Kommandanten Martini sich mitten in das Feuer hineinzubegeben und war so glücklich, dem Linienschiff den Bug zu zerstören, den Fockmast und den ganzen Schlot desselben zum Falle zu bringen, während ich von feindlichen Schiffen umgeben, mit Projektilen jeder Art überschüttet wurde, von denen 33 in die Bordwand einschlugen. Unterdessen wurde die Panzerfregatte, auf welcher ich bisher meine Flagge gehißt hatte, in den Grund gebohrt; der „Palestro" flog in die Luft, die „Formidabile" signalisierte mir, daß sie wegen der Tags vorher erlittenen schweren Beschädigungen und vielen Toten und Verwundeten nicht an der Aktion teilnehmen könne. Demungeachtet versuchte ich neuerdings den Angriff, wurde aber zu meinem Schmerze nicht von allen Panzerschiffen gefolgt, da diese mehr oder weniger beschädigt

waren. Die gewöhnlichen Schraubenfregatten nahmen geringen Anteil am Kampfe, besonders bei diesem zweiten Versuche.

Ich wechselte hierauf noch einige Schüsse mit dem Feinde, wobei ich zuerst das Feuer eröffnete, aber dieser, ohne zu fliehen, erwartete uns nicht und wendete gegen Lesina. Ich werde mich noch bis zum Abend in den Gewässern des Kampfplatzes aufhalten und dann nach Ancona abgehen, um mich dort mit Kohlen und Munition zu versehen, die ich benötige, und sodann wieder auslaufen um Revanche zu nehmen.

Indem ich die erlittenen Verluste mit dem lebhaftesten Schmerze zur Kenntnis bringe, habe ich die Genugtuung, melden zu können, daß kein Schiff der Flotte in feindliche Hände fiel und daß der Kommandant sowie die Mannschaft des „Palestro", obschon letzterer in Flammen stand, ihr Schiff nicht verlassen wollten und es vorzogen mit den Rufen: „Es lebe der König, es lebe Italien" unterzugehen."

Diesem Telegramme folgte den nächsten Tag ein zweites, welches die Details der Rettung der Schiffbrüchigen des „Rè d'Italia" brachte und noch kurz beifügte „nach letzteren Nachrichten über das Gefecht von Lissa sei mit Bestimmtheit anzunehmen, daß ein feindliches Linienschiff sowie zwei Raddampfer durch die Artillerie in den Grund gebohrt wurden".

Darüber selbstverständlich großes Jubelgeschrei in ganz Italien, das seine Nahrung in den unsinnigsten Gerüchten fand, welche die Journale ihren Lesern auftischten[1]), in vielen Städten wurde illuminiert und in Neapel erwartete man stündlich das Viktoriaschießen vom Kastell. Der Marineminister beglückwünschte sofort telegraphisch den Admiral, fand sich aber doch veranlaßt, dem Telegramme das nachstehende Schreiben folgen zu lassen:

„Aus den über die jüngst stattgefundenen Gefechte eingelangten Berichten habe ich mich mit Leichtigkeit überzeugen können, mit welcher Tapferkeit Euer Exzellenz daran teilgenommen und wie die Offiziere

---

[1]) In dieser Beziehung leistete Sign. Petruccelli della Gattina, der Berichterstatter des „Journal des Debats" das Unglaublichste. Nach seiner Meinung hatten die Italiener einen kompletten Sieg erfochten, die Österreicher 1 Linienschiff, 1 Fregatte, 1 Korvette und 2 Kanonenboote verloren, Vizeadmiral Albini hatte den feindlichen Admiral bis in den Kanal von Lesina verfolgt, das Linienschiff „Kaiser", welches 1200 Mann Tiroler Scharfschützen an Bord hatte, sei mit Mann und Maus gesunken und die Verluste der österreichischen Flotte beliefen sich allein auf 2100 Offiziere und Soldaten, die Offiziere der österreichischen Schiffe seien lauter Amerikaner und Engländer und dergleichen Absurditäten mehr. A. d. V.

und Mannschaften der Flotte heldenmütig gekämpft haben. Die Flotte, obschon sie die Herrin der Gewässer des Kampfplatzes geblieben ist, hat jedoch schmerzliche Verluste erlitten und es ist notwendig, daß sobald als möglich dem Könige wie dem Lande die Ursachen bekannt werden, welche zu diesem Resultate geführt haben.

Euer Exzellenz wollen mir daher einen ausführlichen Bericht darüber erstatten, mit welchen Kräften Sie sich vor Lissa begeben haben, weiters über jene, welche sich dort unter Ihre Befehle gestellt, über die Befestigungen der Insel, welche Sie bekämpfen sollten, die Lage derselben, ihre Bestückung u. s. w., über die Dispositionen, die für die verschiedenen Angriffe getroffen wurden, endlich über die dabei von Einzelnen an den Tag gelegten Beweise von Tapferkeit und Befähigung. Es wird gut sein, wenn Euer Exzellenz Ihrer Relation einen Auszug aus dem Bordjournale eines jeden der Schiffe, welches an der Aktion teilgenommen hat, wie auch aus den Privatjournalen der Unterbefehlshaber der einzelnen Eskadres, aus denen ihre Flotte besteht, beifügen werden.

Die Regierung sowie das Land drücken hiemit durch meine Vermittlung Euer Exzellenz den Dank für die bisher erreichten Resultate aus. Nach den Proben, welche die unter den Befehlen Euer Exzellenz stehenden Schiffe der italienischen Marine abgelegt haben, können diese mit gerechtem Stolze die nationale Flagge auf allen Meeren führen."

Bald sollte dem Lande die reine Wahrheit bekannt werden und es an den Tag kommen, daß sich Admiral Persano in seinen Telegrammen bemüht hatte, in bombastischen, zweideutigen Ausdrücken die Öffentlichkeit irrezuführen und über die erlittene Niederlage hinwegzutäuschen. Obschon er bei seinem Einlaufen in Ancona am 21. der Flotte den Verkehr mit dem Lande untersagt hatte, so waren doch trotzdem genug Einzelnheiten über die Schlacht bekannt geworden, welche den schön gefärbten offiziellen Kundgebungen widersprachen, weshalb diese keinen Glauben mehr fanden, sondern um so mehr einem offen an den Tag gelegten Mißtrauen begegneten, als die ausländischen Zeitungen bereits detaillierte Nachrichten entgegengesetzten Inhaltes zu bringen begannen.

Ein Schrei der Entrüstung ging durch ganz Italien. Das nationale Ehrgefühl war an der empfindlichsten Stelle getroffen worden und es ist begreiflich, daß die Bevölkerung von einer Wut sondergleichen gegen den Admiral Persano erfüllt war. Auch die Nachricht von dem Verluste der Schlacht von Custoza hatte gewiß ein jedes patriotische Herz mit tiefer Trauer erfüllt; die hohen Erwartungen, welche man an das neugebildete italienische Heer gestellt hatte, waren enttäuscht worden; aber man fand

sich schließlich mit dem Gedanken ab, daß nur ein Teil desselben damals zum Kampfe gekommen und daß dieser einem der ältesten und geübtesten Heere gegenüber gestanden sei, man habe wacker gekämpft und dem Feinde den Sieg schwer genug erringen lassen. Aber Lissa! Was konnte man da zur Entschuldigung anführen? Die imposante starke Flotte, welche dem Lande Millionen gekostet und dessen Stolz und Hoffnung war, sie wurde besiegt von einer bedeutend schwächeren, bisher geringschätzig behandelten Marine! Alle die früheren glorreichen maritimen Erinnerungen der Italiener verblaßten da vor dieser traurigen, nicht mehr wegzuleugnenden Tatsache.

Die italienische Regierung bot anfänglich alles auf, um die Niederlage so unbedeutend als möglich erscheinen zu lassen und hielt es daher für angezeigt, vorläufig von allen strengen Maßregeln abzusehen; sie brachte ihre ursprüngliche Absicht, den Kommandanten der „Formidabile“ vor ein Kriegsgericht zu stellen, nicht zur Ausführung, beförderte den Linienschiffskapitän Riboty zum Kontreadmiral und verlieh dem gebliebenen Fregattenkapitän Cappellini die goldene Militärverdienstmedaille. In einem inspirierten Artikel der „Gazzetta ufficiale“ vom 26. Juli wurde den Bürgern Ruhe anempfohlen und zugleich erklärt, die Ereignisse von Lissa seien noch nicht genügend aufgehellt, man müsse den Beschuldigten Zeit und Gelegenheit geben, sich zu verteidigen, übrigens kenne die Regierung ihre Pflicht und werde sie auszuüben wissen.

Nichtsdestoweniger trat die durch die vorsichtige Abfassung der ersten vom Admiral Persano eingelangten Nachrichten versuchte Täuschung immer mehr zu Tage und es wurde zur Gewißheit, daß das einzig wahre an ihnen der Verlust der beiden Schiffe „Rè d'Italia“ und „Palestro“ blieb, während der sonstige Verlauf der Aktion von Umständen begleitet gewesen sein mußte, welche auf grobe Fehler in der obersten Leitung schließen ließen.

Die Tagesblätter aller Parteischattierungen wüteten nun gegen die Regierung und den Admiral Persano. In Ancona, dessen Bewohner die Flotte unter ihren Augen hatten, sammelte sich die Menge an der Riva und stieß unter drohenden Geberden Verwünschungen gegen den Admiral aus, so daß dieser es für geraten hielt, sein bisheriges Flaggenschiff im Dunkel der Nacht zu verlassen und sich auf den „Messaggiere“ zu überschiffen, während seine Flagge auf dem „Governolo“ weiter gehißt blieb! Die Schiffe wurden weiter in See verankert und der Verkehr mit dem Lande blieb strengstens untersagt.

In allen Städten des Litorales, besonders aber in Genua war die Aufregung eine ungeheure und führte zu offenen Schritten gegen die Regierung. In letzterer Stadt begab sich eine Deputation von Bürgern zum Sindaco und verlangte von diesem, daß er bei dem Ministerium eine Bitte um Versetzung des Admirals Persano in den Anklagezustand vorbringen solle. Diesem Verlangen schlossen sich auch die dort befindlichen Offiziere der italienischen Marine an und es wurde die nachstehende Petition, welche binnen kurzem mit zahlreichen Unterschriften bedeckt worden war, an den Ministerpräsidenten La Marmora abgesandt:

„Euer Exzellenz!

Die Schlacht von Lissa, welche Italien den Verlust so vieler Leben und zweier mächtigen Schiffe kostete, hat die Stadt Genua in den größten Schmerz versenkt. Gegenüber der so unerwarteten Katastrophe war Genua, welches immer der eifersüchtige Wächter seines Ruhmes blieb, durch diese Nachricht tief betroffen. Die öffentliche Meinung schiebt die Schuld des beklagenswerten Ereignisses auf die sprichwörtliche Unfähigkeit des Admirals en chef der italienischen Flotte. Ein allgemeiner Ruf dringt aus dem Herzen der Bevölkerung, daß Graf Persano (wie einst der englische Admiral John Byng) vor ein Kriegsgericht gestellt und abgeurteilt werde.

Wie eines Tages Venedig vom Senate verlangte, daß an die Spitze seiner Flotte Vittorio Pisani gestellt werde, so bittet heute die Bevölkerung von Genua, welche vorzugsweise die maritimen Taten zu schätzen weiß, Euer Exzellenz möge von Seiner Majestät dem Könige verlangen, daß mit Hintansetzung aller hierarchischen Ordnung das Kommando der italienischen Flotte einem Manne anvertraut werde, der auf der Höhe der Forderungen seiner Zeit steht und in dem die Kühnheit sich mit Erfahrung und Klugheit paart. Als dieser Mann wird durch die Stimme der öffentlichen Meinung Kontreadmiral Galli della Mantica bezeichnet und indem sich die Unterzeichneten zu Dolmetschern derselben machen, sprechen sie nur einen Wunsch aus, der gegenwärtig im Herzen und auf den Lippen aller ist: Retten, Euer Exzellenz, durch diese energischen und unerläßlichen Maßregeln das Geschick und die Ehre der italienischen Flotte."

Admiral Persano hatte anfänglich eine scheinbar zuversichtliche Haltung beobachtet und dem Minister auf sein Gratulationstelegramm mit folgenden Worten geantwortet: „Meinen Dank im Namen der ganzen Flotte. Sie werden Heldentaten sehen; nun wird der Vorteil auf der Seite sein, welche zuerst wieder schlagfertig ist. Wir brennen vor Begierde noch mehr zu tun. Die Holzeskadre muß kämpfen. (Grazie per parte dell'intiera

Armata. Vedrà atti di eroi; ora il vantaggio sarà di chi ripara il primo. Aneliamo di far più. La squadra di legno deve combattere.)" Erst als der Minister die Zusendung des abverlangten detaillierten Rapportes, insbesondere aber der Privatjournale der Admirale und Schiffskommandanten urgierte, zeigte er sich hierüber verletzt und beschwerte sich in einem Telegramme, in welchem er seine schmerzliche Überraschung über das offenkundige „Mißtrauen", welches ihm gezeigt werde und worunter die Disziplin leiden müsse, aussprach; er könne sich eine derartige Strenge ihm gegenüber von Seite der Regierung nicht erklären, nachdem diese sehr gut wissen müsse, daß er nicht aus eigener Initiative gehandelt habe, sondern vielmehr nur infolge ihres unausgesetzten Drängens und schloß mit der Wendung, „daß, wenn er nicht närrisch würde oder sonst einen Akt von Verzweiflung begehe, dies ein wahres Wunder sei (se non impazzerò o non commetterò qualche atto disperato è un vero miracolo)".

Am 26. Juli sandte er dem Minister den Rapport über die Ereignisse vor Lissa sowie die verlangten Auszüge aus den Bordjournalen ein, ersuchte aber zwei Tage später selbst mittels nachstehenden Telegrammes um eine Untersuchung über sein Benehmen: „Nachdem nun die Rapporte Ihnen bereits zugegangen sind und ich nicht länger unter der Schwere der vom Lande mir zugeschleuderten Anklagen ruhig bleiben kann, erlaube ich mir das Verlangen auszusprechen, mein Operat einer Untersuchung zu unterziehen, damit die Tatsachen ans Licht kommen zur Entlastung meiner Ehre (mi faccio a chiederle di sottoporre il mio operato ad una inchiesta, affinchè i fatti abbiano luce a scarico del mio onore)."

Gleichwohl scheint es dem Admiral Persano mit dem Verlangen einer Untersuchung gegen ihn nicht recht Ernst gewesen zu sein, vielmehr dürfte er damit bloß den Zweck verbunden haben, die Regierung zu veranlassen, den Sturm der gegen ihn gerichteten öffentlichen Meinung zu beschwichtigen und diese in ein ruhigeres Fahrwasser zu lenken; denn unter einem frug er sich an, „ob die Regierung gedenke, ihm noch weiter das Kommando der Flotte zu belassen, in welchem Falle er gewisse Vorschläge zu machen hätte u. s. w., u. s. w." Aber der Marineminister zeigte ihm sofort mittels Telegrammes vom 29. formell an, daß es unmöglich sei, ihm noch weiter das Kommando zu belassen und ihn vor der Stellung vor ein Kriegsgericht zu bewahren. „Das Land muß", so schloß der Minister, „die volle Wahrheit kennen; Ihre Ehre sowohl wie jene der Regierung und der Flotte erfordern dies. Die Flotte wurde mit Dekret vom gestrigen Tage in eine einzige Eskadre zusammengestellt; heute noch wird Ihnen mitgeteilt werden, an wem Sie das Kommando zu übergeben haben werden."

Und dabei blieb es. Mittels königlichen Dekretes vom 28. wurde die Auflösung der bisherigen „Operationsflotte“ (armata d'operazione) verfügt und dieselbe in eine „Operationseskadre“ (squadra d'operazione) verwandelt, die aus zwei Divisionen bestehen sollte, von denen jede alle Schiffsgattungen zu enthalten hatte, da man sich das Beispiel der Österreicher, welche bei Lissa alle ihre Holzschiffe zur Verwendung gebracht hatten, zu nutze machen wollte.[1])

Das Kommando dieser Operationseskadre wurde dem Kontreadmiral Vacca übertragen, unter welchem der neuernannte Kontreadmiral Riboty

---

[1]) Die Art und Weise der Begründung dieser neuen Verfügung in dem an den König gerichteten Vortrage ist so charakteristisch und wirft ein so eigentümliches Licht auf die Anschauungen der damaligen leitenden Persönlichkeiten der italienischen Marine bezüglich der Verwendung des Flottenmateriales, daß man geradezu in Erstaunen geraten muß und glauben wir deshalb dieses Aktenstück (Randaccio, Storia della marina italiana, II. Seite 226) unseren Lesern in wortgetreuer Übersetzung bringen zu sollen:

„Mit königlichem Dekret vom 3. Mai laufenden Jahres wurde die Errichtung einer „Operationsflotte“ angeordnet, bestehend aus 3 Eskadren nebst einer ihr zugewiesenen Flottille. Hiebei war keine Rücksicht genommen auf den so wichtigen Dienst der Transportschiffe sowie auf den noch viel unentbehrlicheren der Kreuzer und Ausluger. Die Panzerschiffe der Flotte bildeten auf Grund des angeführten Dekretes zwei jener drei erwähnten Eskadren, die dritte war durchgehends aus ungepanzerten Schraubenschiffen zusammengesetzt.

Mit Rücksichtnahme auf die speziellen Eigentümlichkeiten des Adriatischen Meeres (?) und auf die guten Dienste, die man mit Recht noch von den ungepanzerten Fregatten erwarten kann, wäre der Referent der Ansicht, daß dieselben bei einem richtigen Verhältnisse zu den gepanzerten für die Zusammensetzung der Divisionen einer Eskadre unter gegebenen Verhältnissen eine äußerst wertvolle Unterstützung abgeben könnten und daß man vielleicht auf diese Weise besser den angestrebten Zweck erreichen würde, als wie es mit der gegenwärtigen Einteilung der Seestreitkräfte angehofft werden kann. (?)

Diese Betrachtungen gewinnen nach den letzten Kriegsereignissen eine noch größere Berechtigung und während einerseits die Erfahrung die schon gebildeten Meinungen bestätigt, erlaubt andererseits die Unterbrechung der Feindseligkeiten ohne jede Inkonvenienz die neue Zusammensetzung der Eskadre.

Aus diesem Grunde hält der Unterzeichnete dafür, daß die gegenwärtig ausgerüsteten Schlachtschiffe in eine „Operationseskadre“, bestehend aus 2 Divisionen vereint werden, die anderen Schiffe dagegen mit Rücksicht auf ihren Zweck nach zwei gesonderten Diensteszweigen verteilt werden, nämlich als Kreuzer, bestehend in Avisodampfern und leichten Schiffen der Flottille, ferner als Transportschiffe.

Wenn heute ein jeder Teil der Seemacht von einem dreifachen Standpunkte aus beurteilt werden muß: nämlich dem des Gefechtes, des Kreuzungsdienstes und des Transportwesens, so sind diese Erwägungen von der größten Bedeutung, wenn sie auf den konkreten Fall einer Kampagne im Adriatischen Meere angewendet werden. (?)

das Kommando einer Division führte. Admiral Persano und Vizeadmiral Albini erhielten Befehl, sich auszuschiffen und holten am 31. Juli ihre Kommandoflaggen nieder.

Während nun die italienische Operationseskadre vor Ancona bestrebt war, die erlittenen Beschädigungen so rasch als möglich auszubessern und sich wieder in einen kampfbereiten Zustand zu versetzen, ereignete sich auf der dortigen Rhede ein Unfall, der den abermaligen Verlust eines Panzerschiffes zur Folge hatte.

In den Nachmittagsstunden des 6. August brach plötzlich ein starker Nordweststurm aus. Der „Affondatore", dessen Klüsen im Banjerdeck lagen, schiffte durch diese sehr viel Wasser ein, welches seinen Abfluß in die vorderste wasserdichte Abteilung (der „Affondatore" war, wie erinnerlich nach dem Zellensystem erbaut) fand. Man scheint nun an Bord mit dem Rohrleitungssystem nicht recht vertraut und nicht im stande gewesen zu sein, dem Wasser den Abfluß in die andern wasserdichten Abteilungen zu verschaffen, da das Schiff sich mit dem Achterteil ganz außer Wasser hob, dagegen vorn immer mehr einsank, so daß dasselbe, trotzdem der Kommandant die Anker schlüpfen ließ und in den inneren Hafen zu gelangen trachtete, noch auf der Rhede versank. Die Mannschaft wurde gerettet.[1])

Nachdem noch in den Tagen vom 16. bis 21. September eine Division der Operationseskadre, bestehend aus 8 Schiffen unter Kontreadmiral Riboty zur Unterdrückung eines Aufstandes in Palermo verwendet worden war, bei welcher Gelegenheit dieselbe vorzügliche Dienste leistete, war

---

Auf diese Ausführungen gestützt, erlaubt sich daher der Unterzeichnete etc. etc." —

Wir möchten uns zu diesen Ausführungen die Bemerkung erlauben, daß von „speziellen Eigentümlichkeiten des Adriatischen Meeres", welche für die Zusammensetzung einer Flotte oder Eskadre maßgebend sein könnten, hier wohl keine Rede sein kann, zumal die italienische Marine an Tarent, Brindisi und Ancona Stützpunkte besaß, welche die operative Eskadre rasch mit allem Nötigen versehen konnten, sodann daß diese Gesichtspunkte vielmehr für die Zusammensetzung einer Eskadre überhaupt maßgebend sind und nichts neues enthalten. Eigentümlich finden wir es nur, daß die italienische Marineleitung zur Erkenntnis der „guten Dienste" der Holzschiffe in der Schlacht erst nach den letzten Kriegsereignissen gekommen war, nachdem sie von den Österreichern gesehen hatte, wie diese ihre Holzschiffe bei Lissa verwendeten. Hätte dort Vizeadmiral Albini mit seiner Eskadre nur kühn angegriffen, dann wäre auch wahrscheinlich diese neue Bestimmung nicht erfolgt. A. d. V.

[1]) Der „Affondatore" wurde am 25. Oktober 1866 unter Leitung des Marineingenieurs Masdea wieder gehoben.

für dieselbe die Periode ihrer kriegerischen Tätigkeit erschöpft. Am 3. Oktober schloß Italien seinen Frieden mit Österreich.

Mit königlichem Dekret vom 7. Februar 1867 wurde die „Operationseskadre“ aufgelöst und an ihrer Stelle eine permanente Eskadre des mittelländischen Meeres (squadra permanente del Mediterraneo) errichtet, deren Kommando an den Kontreadmiral Riboty überging.

Hiemit wäre unsere Aufgabe, eine möglichst genaue und unparteiische Darstellung der Ereignisse auf der Adria während des österreichisch-italienischen Krieges im Jahre 1866 zu geben, beendet.

Gleichwohl glauben wir die vorliegende Arbeit nicht schließen zu sollen, ohne bevor noch des Prozesses des Admirals Persano, welcher gleichsam den dramatischen Schlußakt des von uns Gebrachten bildet, hier Erwähnung zu tun. Wir haben zu oft aus dieser reichhaltigen Quelle geschöpft und unsere Ausführungen mit Bruchstücken aus diesem sensationellen Prozesse, welcher besser als alles Andere die Ursachen des unglücklichen Ausganges dieser Kampagne für Italien aufdeckte, belegt, als daß wir denselben mit Stillschweigen übergehen könnten.

Nachdem sich die italienische Regierung infolge des Drängens der öffentlichen Meinung entschlossen hatte, den Admiral Persano vor ein Kriegsgericht zu stellen, wurde der die Funktionen eines Auditors bei der Marine versehende Generalauditor des Heeres, Commendatore Trombetta, mittels des nachstehenden Schreibens des Marineministers Depretis angewiesen, die Untersuchung zu führen.

Florenz, 31. Juli 1866.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

„Beim ersten Bekanntwerden der Nachricht von der Schlacht von Lissa und bevor es noch möglich war, sich über den Ausgang derselben ein Urteil zu bilden, hatte die Regierung einige Dokumente, welche Licht in die Angelegenheit zu bringen bestimmt waren, abverlangt; ebenso forderte sie deren noch andere im weiteren Verlaufe, damit nichts fehle, was im stande sein könnte, zur völligen Aufhellung derselben beizutragen.

Gegenwärtig hat die Regierung einen offiziellen Bericht über die Schlacht von Lissa aus der Feder des Admirals Persano, Oberkommandanten der Flotte, in ihren Händen, ebenso einige Berichte und Auszüge aus den Bordjournalen von Schiffen, die unter seinen Befehlen standen. Im Besitze dieser Dokumente hat die Regierung den Entschluß gefaßt, gegen den Admiral Persano eine Untersuchung einzuleiten und seine Tätigkeit einer kriegsgerichtlichen Behandlung zu unterziehen (e di sottopore il suo operato ad un consiglio di guerra) und wenn im

Verlaufe dieser Untersuchung sich Anhaltspunkte dafür ergeben sollten, daß andere Offiziere ihre Schuldigkeit nicht getan haben, so ist dieselbe auch auf diese auszudehnen.

Die vornehmlichste Aufgabe des Admirals Persano bestand darin, die österreichische Flotte zu bekämpfen und zu vernichten; dieser seiner Aufgabe ist er nicht nachgekommen; die Untersuchung muß daher feststellen, ob Ungeschicklichkeit, Nachlässigkeit oder eine andere schwerere Schuld die Veranlassung war, welcher man den Ausgang der Affäre des 20. Juli zuzuschreiben hat.

Was die vom Admiral ausgestreute Behauptung anbelangt, daß die Regierung einen gewissen Zwang auf ihn ausgeübt hätte, so wird diese, während sie sich bezüglich dieser Behauptung noch das Weitere vorbehält, da sie entschlossen ist, die volle Verantwortung für ihre Handlungen zu übernehmen, alle von ihr ausgegangenen Instruktionen sowie die ganze mit dem Admiral gewechselte Korrespondenz ausfolgen, damit hievon, wenn nötig, im Verlaufe der Untersuchung Gebrauch gemacht werden könne.

Die Regierung wird Euer Hochwohlgeboren alle hierauf bezüglichen Dokumente, von denen ein Teil beigeschlossen mitfolgt, sofort nach deren Einlauf zukommen lassen, damit die Untersuchung mit größtmöglichster Beschleunigung unternommen und durchgeführt werden könne, was Euer Hochwohlgeboren hiemit nachdrücklichst anempfohlen wird."

Auf diesen Befehl hin wurde nun vom Generalauditor Commendatore Trombetta die Untersuchung begonnen und während der Monate August und September geführt. Es wurden eine Menge Zeugen aller Ranggrade verhört, nur der Admiral selbst war, vermutlich weil seine hohe Stellung als Admiral und Senator des Königreiches bezüglich der Form einige Schwierigkeit bot, nicht einvernommen worden.

Ob es der Regierung mit ihrer Aufforderung des Generalauditors Trombetta, seines Amtes mit aller Strenge zu walten, wirklich voller Ernst war oder ob sich hinter den Kulissen nicht auch höhere Einflüsse geltend machten, welche darauf hinzuwirken suchten, daß die Untersuchung keine allzu großen Dimensionen annehme, wollen wir dahingestellt sein lassen. Wir glauben aber nicht fehl zu gehen, wenn wir uns zu der letzteren Anschauung hinneigen.

Einmal muß es auffallen, daß der als äußerst tüchtig bekannte Untersuchungsrichter Commendatore Trombetta aus dem reichhaltigen

Aktenmateriale, das ihm nun zu Gebote stand und welches die von uns des Öfteren gebrachten Fehler und Unterlassungssünden der Unteradmirale wie einzelnen Kommandanten enthielt, nicht hinreichende Anhaltspunkte gewonnen haben sollte, um auch diese mit in die Untersuchung einzubeziehen. Ferner darf nicht außer acht gelassen werden, daß die Regierung, da sie sich noch im Kriege mit Österreich befand, ein politisches Interesse daran hatte, daß die Schwächen der italienischen Flotte nicht zu sehr nach außen drangen und hiedurch das militärische Prestige derselben noch mehr gefährdet werde, als dies durch den Ausgang der Schlacht von Lissa bereits geschehen war. Man wollte den Strahlenglanz, der sich um die Namen „Rè d'Italia" und „Palestro" gebildet hatte, in diesem Augenblicke nicht durch neue unangenehme Enthüllungen verdunkeln lassen, zumal man italienischerseits zum Abschlusse eines Waffenstillstandes noch wenig geneigt war, vielmehr die Wiederaufnahme der Feindseligkeiten gewünscht hätte. Da nun der Admiral Persano in seinem Berichte an den Marineminister über die Schlacht in Voraussicht der kommenden Dinge gegen seine Untergebenen tatsächlich eine äußerst weitgehende Nachsicht gezeigt und hiedurch in einer Beziehung dem stillen Wunsche der Regierung vorgearbeitet hatte, so fand dieselbe auch nichts dagegen einzuwenden, als der Generalauditor nach gepflogener Voruntersuchung bloß gegen den Admiral Persano sowie gegen den Kommandanten der Panzerkorvette „Terribile", Fregattenkapitän Baron de Cosa, Beschuldigungen erhob. Sogar die ungenügend gerechtfertigte, vorzeitige Abfahrt der „Formidabile" nach Ancona, welche der Admiral in seinem Berichte als „ohne Erlaubnis" geschehen bezeichnete, mit der weiteren Bemerkung, „daß deren Kommandant es nicht verstanden habe, seine Havarien provisorisch auszubessern und an der Schlacht teilzunehmen", wurde nicht mehr beachtet und die ursprünglich beschlossene Stellung des Fregattenkapitäns Saint-Bon vor ein Kriegsgericht nicht zur Ausführung gebracht.

In diesem Stadium der Angelegenheit intervenierte plötzlich — wahrscheinlich über Veranlassung der Freunde des Admirals — der Senat des Königreiches Italien, der sich nun auf einmal erinnerte und geltend machte, daß nach den Verfassungsgrundgesetzen Persano als Senator nur von dem Senate, der sich zu diesem Zwecke als oberster Gerichtshof zu konstituieren habe, verhört und gerichtet werden könne. Obschon die Geltendmachung dieses Privilegiums im vorliegenden Falle, bei welchem es sich um ein rein militärisches, noch dazu in Kriegszeiten

begangenes Delikt handelte, wohl anzufechten gewesen wäre[1]), so gab die Regierung doch der Forderung des Senates nach und mittels königlichen Dekretes vom 4. Oktober wurde der Senat beauftragt, sich als oberster Gerichtshof zu konstituieren, um über die Angelegenheit des Senators Admiral Carlo Pellion Conte di Persano, welcher der Verletzung der § 224, 225, 240 und 241 des Marinestrafgesetzbuches beschuldigt war, zu Gericht zu sitzen.

Als öffentlicher Ankläger von Seite der Regierung wurden der Generalauditor Commendatore Trombetta, der Oberstaatsanwalt Commendatore Nelli und dessen Substitut Cavaliere Diomede Marvasi ernannt.

Der Admiral wurde der nachstehenden Verbrechen und Vergehen beschuldigt:

1. Des Verbrechens des militärischen Hochverrates (alto tradimento militare) nach Artikel 224, Punkt 4 des Marinestrafgesetzbuches vom 18. Juli 1826. („Wer in Kriegszeiten oder während einer Seekampagne wissentlich [scientemente] etwas begeht oder unterläßt, wodurch die Flotte oder Armee oder ein Teil derselben einer Gefahr ausgesetzt und hiedurch der glückliche Ausgang einer militärischen Unternehmung verhindert werden könnte; wer auf was immer für eine Art wissentlich die Flotte oder Eskadre oder ein Schiff irgend eines Mittels beraubt oder zu berauben versucht hat, um gegen den Feind vorzugehen und hiedurch es demselben erleichtert, sich besser zu verteidigen oder mehr zu schaden: ist des Verbrechens des militärischen Hochverrates schuldig und wird mit dem Tode auf schimpfliche Art [alla morte ignominiosa] bestraft.")

2. Des Verbrechens der Feigheit vor dem Feinde, begangen durch die Art, wie er sich in der Zeit vom 20. Juni bis 20. Juli und insbesondere am 20. Juli während und nach der Schlacht benahm, zufolge Artikels 225 des obigen königlichen Ediktes.

3. Des im Artikel 241 des erwähnten königlichen Ediktes vorgesehenen Vergehens, begangen dadurch, daß er von seinen erhaltenen Instruktionen abwich, die Mission und Unternehmung, mit welcher er beauftragt war, zu Schanden werden ließ und schlecht ausführte, indem er die feindliche Flotte während der Zeit vom 8. bis 13. Juli weder

---

[1]) Man wird sich erinnern, daß auch Marschall Bazaine, obgleich Senator, nicht von der französischen Pairskammer, sondern von einem militärischen Kriegsgerichte unter dem Vorsitze des duc d'Aumale gerichtet wurde. A. d. V.

herausforderte, blockierte oder schlug, noch versuchte, sie zu blockieren oder zu schlagen.

4. Des im Artikel 240 des mehrerwähnten Ediktes vorgesehenen Vergehens, begangen dadurch, daß er durch Ungeschicklichkeit und Nachlässigkeit während der ganzen Kampagne des Jahres 1866 im Adriatischen Meere nicht die ihm übertragene Mission und Aufgabe erfüllte und insbesondere durch die Art und Weise, wie er sich am 27. Juni benahm und kommandierte, dann vom 8. bis 13. Juli, bei der versuchten Eroberung von Lissa am 18., 19. und am 20. Juli morgens, sowie endlich während der am selben Tage des 20. erfolgten Seeschlacht.

Nachdem auf die ersten zwei Verbrechen, deren der Admiral beschuldigt wurde, die Todesstrafe stand, so war die gesetzliche Konsequenz hievon, daß er in Haft genommen und im Senatspalaste zu Florenz bewacht wurde.

Am 12. Oktober ernannte der Senat eine Untersuchungskommission bestehend aus dem Präsidenten des Senates und Vorsitzenden des Gerichtshofes Marzucchi, den Senatoren Castelli und de Ferrari, dem Senator und Vizeadmiral Serra sowie dem Senator Chigi, einem gewesenen Seeoffizier. Diese Kommission beschäftigte sich nun mit der Zusammenstellung der verschiedenen von ihr verlangten Daten und legte am 26. Jänner 1867 dem Senate eine detaillierte Darstellung der Begebenheiten vor Lissa sowie des Anteiles, den der Admiral Persano an denselben genommen hatte, vor, enthielt sich jedoch dabei eines jeden Urteiles sowie einer Antragstellung.

Gleichzeitig überreichten die öffentlichen Ankläger die Anklageschrift, ein umfangreiches, meisterhaft verfaßtes Elaborat, in welchem ausführlich die ganze Kampagne behandelt wurde. Die Beweisführung der von den Vertretern der Anklage erhobenen Beschuldigungen war mit großer Schärfe ausgeführt und in einigen Punkten von geradezu niederschmetternder Gewalt. Besonders war dies in dem auf Feigheit lautenden Anklagepunkte der Fall.[1])

„Der Oberkommandant,“ so hieß es darin, „hat weder zu befehlen noch zu leiten gewußt. War er wenigstens allen ein Beispiel des Mutes, der Unerschrockenheit, der Kühnheit? Diese Frage bringt uns dahin, von der gegen ihn erhobenen Beschuldigung, der Feigheit vor dem Feinde, zu sprechen. Es ist eine schmerzliche Sache, hieran nur denken zu müssen!

[1]) Rendiconti etc. etc.; Requisitoria del Publico Ministero etc. etc.

Der Graf Pellion di Persano, Admiral, Senator des Königreiches, gehört nicht sich allein an, er gehört auch dem Staate, der Flotte, allen Italienern an. Diese Beschuldigung trifft daher nicht nur ihn selbst; sie trifft, sie erniedrigt und schmerzt auch uns alle. Wir haben deshalb zu prüfen, ob sie sich aus der Voruntersuchung ableiten läßt; dies erfordert das Gesetz, welches über die edelsten Gefühle, über die großherzigste Milde erhaben ist und dies ist vielleicht unser einziger Trost, die einzig mögliche Genugtuung in diesem nationalen Mißgeschick.

Der Artikel 225 des Marinestrafgesetzbuches behandelt dieses Verbrechen.

Wir haben zwei Bemerkungen vorauszuschicken: Erstens findet dieser Artikel Anwendung auf alle jene, welche zur Flotte gehören, nicht nur auf Untergebene, sondern auch auf Vorgesetzte, denn über den Vorgesetzten steht das Gesetz, die Pflicht und der Staat. Überdies hat der Gesetzgeber die Arten der Feigheit nicht mittels allgemeiner Bestimmungen definiert, sondern hat eine Aufzählung einzelner Tatsachen, welche alle von einer gemeinschaftlichen Ursache, nämlich von der Furcht vor dem Feinde abhängig sind, gegeben. Nun ist es einleuchtend, daß diese Aufzählung bloß eine erläuternde (dichiarativa) und nicht feststellende (tassativa) sein kann, denn es lassen sich von diesem Artikel andere, nicht aufgezählte Fälle, welche ihrer Natur nach dennoch zu ihm gehören, nicht trennen, so daß, wenn zufällig die Tatsachen, welche die Furcht des Beschuldigten an den Tag brachten, sich auch nicht buchstäblich in diese Aufzählung einreihen sollten, man ihn deshalb dennoch nicht von dem Verbrechen der Feigheit lossprechen könnte. Wie immer auch die Form sei, unter welcher sie sich zeigt, die Feigheit beim Soldaten wird unter allen Umständen bestraft.

Bei der Beurteilung dieses Deliktes wird der hohe Gerichtshof in seiner Weisheit sich gegenwärtig halten müssen, daß es sich um Tatsachen handelt, welche nach den unerbittlichen Gesetzen der militärischen Ehre anzusehen sind und daß wir sicher nicht die Absicht haben, dem Oberkommandanten die Furcht in ihren verächtlichsten und gemeinsten Formen zu imputieren, sondern daß wir dabei einen Admiral im Auge haben, der auf einem so hohen Posten gestellt ist, daß er allen ein Vorbild der Ehre, des Mutes und der Kühnheit sein solle. Ein Akt der Zaghaftigkeit, der bei einem einfachen Matrosen vielleicht unbemerkt vorüberginge, gewinnt eine große Bedeutung beim obersten Führer. Man bedenke ferner, daß die Furcht jenes Gefühl ist, welches die Menschen am meisten verbergen; alle, insbesondere der Soldat, erröten darüber. Es ist daher

nicht leicht möglich, in dieser Beziehung Geständnisse oder direkte Beweise zu erlangen; man muß diese meist aus Anzeichen und Merkmalen ableiten und sie — wir möchten sagen — bei der Flüchtigkeit und Behutsamkeit der Handlungen, wodurch sie sich verrät, ertappen.

Man sage uns nicht, daß, nachdem der Admiral einmal an Bord des „Affondatore" gegangen, sein Posten im Turme gewesen sei. Dieser war für den Kommandanten des Schiffes, nicht für den kommandierenden Admiral, welcher die ganze Schlacht zu leiten, aber nicht das unmittelbare Kommando eines Schiffes zu übernehmen hatte. Und selbst angenommen, sein Posten wäre im Turme gewesen, warum erhob er so selten den Kopf außerhalb der Löcher, mit solcher Zaghaftigkeit und nur außer dem Bereiche des feindlichen Feuers?

Man wende uns ferner nicht ein, daß nicht behauptet werden könne, der Admiral sei aus Feigheit auf den „Affondatore" geflüchtet, da dieses Schiff sich doch mitten in der Aktion befunden habe und weil derjenige, der sich an Bord desselben befand, Gefahren ausgesetzt war. Dieses Argument ist bestechend und scheinbar richtig, entbehrt aber doch jeden Haltes. Nehmen wir an, ein Matrose hätte sich mitten im Getümmel der Schlacht irgendwo im Innern des Schiffes versteckt und wäre entdeckt worden. Er würde gewiß wegen Feigheit bestraft werden, obschon sein Schiff im Feuer stand. Und macht sich ein Admiral, der sich während des feindlichen Feuers in einen gepanzerten Turm zurückzieht, anstatt auf der Kampagne seines Flaggenschiffes mit freier Brust dazustehen, um den Gang des Gefechtes zu überwachen und zu leiten und auf diese Weise allen das Gefühl der Pflicht, der Ehre einzuflößen, macht sich dieser Admiral hiedurch nicht schuldig?

Ist ein Kommandant en chef, der ungeachtet der erhaltenen Befehle zögert, sich zu schlagen, der, um sich zu schützen, die Wirkung eines mächtigen Streitmittels paralysiert, der während der Schlacht sich nur in einem gepanzerten Turme, welcher keinen Überblick des Ganzen gestattet, aufhält: ist, fragen wir, dieser Kommandant en chef nicht ebenso schuldig wie der Matrose, welcher nach Artikel 225 des zitierten königlichen Strafediktes in Gegenwart des Feindes einen Befehl seines Vorgesetzten nicht ausführt, nicht kämpft, nicht den Feind entert, oder der, um sich dem Kampfe zu entziehen, sich krank stellt oder sich außerhalb des Handgemenges hält, einen ihm anvertrauten Posten verläßt, flieht oder sich verbirgt? Die Äußerung der Furcht ist wohl eine verschiedene, das innere Gefühl bleibt jedoch dasselbe."

So die Anklage bezüglich des dem Admiral zur Last gelegten Kapitaldeliktes. Unzweifelhaft meisterhaft ausgeführte Argumente, die viel Wahres enthielten und wohl geeignet waren, einen tiefen Eindruck zu machen.

Die Vertreter der Anklage hatten die Beschuldigung wegen des Verbrechens des militärischen Hochverrates nach Artikel 224, Absatz 4 des königlichen Strafediktes für die Marine nachträglich fallen lassen und wie wir glauben mit Recht; denn man konnte über das persönliche Verhalten des Admirals Persano während der ganzen Kampagne denken wie man wollte, der wissentlichen oder vielmehr absichtlichen Schädigung der eigenen Flotte und der Stärkung des Feindes, wie sie dieser Artikel voraussetzt, war der Admiral gewiß nicht schuldig. Eine derartige Zumutung würden ihn nicht einmal seine ärgsten Feinde gemacht haben.

Die Anklage hielt sonach nur die drei Anklagepunkte auf Ungeschicklichkeit, Nichtausführung der übertragenen Mission und Feigheit lautend, aufrecht. Daß man einen Admiral, der die höchste Stelle der maritimen Hierarchie einnahm, wegen Unerfahrenheit oder Ungeschicklichkeit (imperizia) anklagte, war gleichfalls eine der vielen Eigentümlichkeiten dieses merkwürdigen Prozesses. Trug, so mußte man sich unwillkürlich fragen, in diesem Punkte nicht auch die Regierung, welche ihm jenen hohen Grad verliehen und an die Spitze der Operationsflotte gestellt hatte, mit einen großen Teil der Schuld?

Admiral Persano hatte sich zu seiner Verteidigung zwei der tüchtigsten Anwälte und Redner gewählt; es waren dies die Advokaten Sanminiatelli und Giacosa, für den technischen Teil trat der Linienschiffskapitän de Clavesana ein.

Am 29. Jänner fand die Sitzung statt, in welcher über die Zulässigkeit der von der Anklage erhobenen Beschuldigungen zur öffentlichen Verhandlung Beschluß gefaßt wurde. Von den 284 einberufenen Mitgliedern des Senates waren an diesem Tage nur 131 erschienen, 153 waren teils mit, teils ohne Entschuldigung der Sitzung fern geblieben.

Über die zwei Punkte, welche den Admiral der Ungeschicklichkeit sowie der Nichtausführung der ihm übertragenen Mission beschuldigten, einigte man sich bald und ohne große Schwierigkeiten; die Zulassung derselben zur öffentlichen Verhandlung wurde mit überwiegender Majorität ausgesprochen; über den die Feigheit betreffenden Anklagepunkt erhob sich jedoch eine lange und stürmische Debatte. Während ein Teil der Senatoren der Anschauung war, daß die hiefür notwendige Begrün-

dung nicht erbracht oder nicht ausreichend wäre, behauptete eine nicht minder große Anzahl und hauptsächlich die von Regierungs- und den Hofkreisen unabhängige Partei der Senatoren das gerade Gegenteil und fand, daß vornehmlich bezüglich dieses heiklen Punktes sowohl der Nation, dem hohen Gerichtshofe wie auch dem Angeklagten selbst daran gelegen sein müsse, daß durch die gerichtliche Verhandlung die volle Wahrheit an den Tag komme. Die Abstimmung ergab, daß 61 Senatoren für die Zulassung dieses Anklagepunktes und 70 gegen dieselbe waren. Wenn nun auch durch diese Abstimmung allerdings die schwerste Folge einer eventuellen späteren Verurteilung bezüglich dieses Kapitaldeliktes vom Admiral abgewendet worden war, so ließ sich doch nicht verkennen, daß dieselbe bei dieser geringen Majorität, wie auch insbesondere nach der vom Gerichtshofe ausgesprochenen Motivierung der Ablehnung,[1]) dennoch einer moralischen Verurteilung gleichkam. Darüber gab es nicht nur innerhalb, sondern auch außerhalb Italiens nur eine Meinung.

Nachdem auf die zur öffentlichen Verhandlung gelangenden, in den übrigen zwei Anklagepunkten enthaltenen Vergehen keine Leibesstrafe gesetzt war, wurde der Admiral sofort aus seiner Haft entlassen und die weitere Verhandlung mit ihm auf freien Fuß geführt.

Es war ein beklagenswertes Schauspiel, das sich in den Tagen vom 3. bis 13. April im Senatspalaste zu Florenz abspielte und nicht mit Unrecht sagte man sich später, daß dieser Prozeß für Italien eigentlich einem zweiten Lissa gleichgekommen sei. Welchen Eindruck mußte es hervorbringen, wenn man hier die höchsten maritimen Würdenträger sich gegenseitig anklagen hörte, wahrnahm, wie ein jeder die eigene Verantwortung von sich abzuwälzen suchte und nur das Bestreben an den Tag legte, womöglich selbst im reinsten Lichte zu glänzen? Die unbefangenen Zuhörer hatten hiebei die Empfindung, daß einige dieser Zeugen, die hier von ihren Heldentaten erzählten, die Manöver ihres vorgesetzten Admirals kritisierten und den Senatoren gelehrte Abhandlungen darüber hielten, selbst auf die Anklagebank gehörten, weil sie das erste militärische Prinzip, das des Gehorsams und der Unterordnung gröblich verletzt hatten, weil sie nicht der Stimme der Ehre gefolgt und

---

[1]) Nachdem der Artikel 225 des zitierten königlichen Ediktes nicht anwendbar sei auf die im zweiten Anklagepunkte erhobene Beschuldigung, so sei auch kein Grund vorhanden, weiter nachzuforschen, ob das Prozeßverfahren mehr oder weniger stichhältige Beweise liefern würde, um dieselbe aufrecht zu erhalten.

sich erinnert hatten, daß, sowie einmal das Geschütz gesprochen, die alte Regel zur Geltung kommt, daß „das Schiff, welches nicht kämpft, nicht auf seinem Posten ist".

Man hörte hier vom Kontreadmiral Vacca den uns schon bekannten, ihm wenig zur Ehre gereichenden Ausspruch, daß er es nicht für angezeigt gehalten habe, den Befehl des kommandierenden Admirals, den Feind anzugreifen, auszuführen, einen Ausspruch, den auch die Verteidigung zu verwerten nicht ermangelte.

Eine wohlverdiente Abfertigung erhielt Vizeadmiral Albini von dem berühmten Advokaten und Verteidiger Sanminiatelli. Als der Vizeadmiral bei seiner Einvernahme sich soweit verstieg, dem österreichischen Admiral den Vorwurf zu machen, daß dieser einen groben Fehler dadurch begangen habe, daß er nach der Schlacht in den Hafen von S. Giorgio eingelaufen sei und daß es für die italienische Flotte ein Leichtes gewesen wäre, ihn daselbst, sogar in der Nacht, anzugreifen und sein Schiff in den Grund zu bohren, da konnte sich der schlagfertige Advokat nicht enthalten, hierauf mit beißender Ironie zu entgegnen: „Es ist leicht, nach geschehenen Ereignissen dieselben zu kritisieren sowie die Fehler des Freundes und Feindes aufzudecken. Der Vizeadmiral Albini nahm sich, wie Sie, meine Herren Senatoren, gehört haben, diese Freiheit; ich bestreite ihm aber das Recht dazu. Was würde wohl der tapfere, feindliche Admiral dazu sagen, wenn diese Bemerkung zu seiner Kenntnis käme? Wenn er erfahren würde, was er nach dieser Kritik für einen schwerwiegenden Fehler begangen habe? Wenn er hören möchte, daß gerade derjenige, der es nicht verstanden hatte, ihn bei Lissa zu bekämpfen, sich dennoch herausnahm, ihn zu Florenz so streng zu kritisieren!" [1])

Allgemein war ferner die Empfindung, daß, wenn auch die oberste Leitung sich in schlechten Händen befand, mit anderen Unterbefehlshabern und Kommandanten weder der Angriff auf Lissa derartig verfehlt, noch die Schlacht auf diese Weise verloren werden konnte.

Eine geradezu bemitleidenswerte Rolle spielte bei der Verhandlung der Admiral selbst. Was er sich hier von seinen früheren Untergebenen, ja selbst von jungen Guardie-marina, die sonst nur vor ihm zu zittern

---

[1]) „Che direbbe, io andava pensando da me, quell'intrepido nostro nemico, quando conoscesse questa parte dei risultati di questo dibattimento? Quando sapesse la critica che gli è stato fatta di quel suo grossissimo sbaglio? Quando sapesse che colui, il quale non potè combatterlo a Lissa, ha saputo così bene censurarlo a Firenze?" Rendiconti etc. etc.; l'arringa dell'Avvoc. Sanminiatelli, Seite 128.

gewohnt waren, sagen lassen mußte, das mag für ihn wohl mit die härteste Strafe gewesen sein. Anscheinend gefaßt und anfänglich sogar etwas schroff auftretend, versuchte er sich mit großem Wortschwall in der ihm eigenen Weise, welche seine Überlegenheit in allen maritimen Dingen beweisen sollte, zu verteidigen. Aber die reinen Tatsachen, welche von der überwiegenden Menge der wider ihn geführten Zeugen bestätigt wurden, vermochte er weder zu leugnen, noch zu rechtfertigen; auch der Verteidigung, welche von ihrem Standpunkte übermenschliche Anstrengungen machte und in forensischer Beredsamkeit geradezu Ausgezeichnetes leistete, konnte es trotzdem nicht gelingen, die Überzeugung herzustellen, daß Admiral Persano an dem Mißerfolge der ganzen Kampagne nicht die Hauptschuld trage, denn die verschiedenen Tatsachen selbst waren es, die mit elementarer Gewalt wider ihn zeugten.

Am 15. April fand die Urteilsfällung statt. Von den 284 Mitgliedern des Senates waren diesmal gar nur 111 erschienen, 117 hatten sich unter allerlei Vorwänden und 56 ohne jede Entschuldigung absentiert.

Des ersten Anklagepunktes — Ungeschicklichkeit und Nachlässigkeit — wurde der Admiral mit 73 gegen 38, des zweiten — Nichtausführung der ihm übertragenen Mission — mit 93 gegen 18 Stimmen schuldig befunden.

Unter allgemeiner Stille verkündete sodann der Präsident Marzucchi das Urteil: „daß der Angeklagte Graf Carlo Pellion di Persano der ihm zur Last gelegten Vergehen schuldig befunden worden sei und deshalb zur Strafe der Entlassung, des Verlustes seiner Admiralscharge und zur Tragung der Kosten dieses Prozesses verurteilt werde."

Als Rechtsfolge dieses Urteiles verlor derselbe auch weiters alle seine Orden und Dekorationen sowie den Anspruch auf eine Pension. Letztere verlieh ihm indes der König im Gnadenwege. Das Land, die Nation waren wenig erbaut über diesen Ausgang des Prozesses, welcher durch seine Enthüllungen keineswegs beigetragen hatte, das Ansehen der italienischen Marine vor dem gesamten In- und Auslande zu erhöhen und der im Interesse des Dienstes wie der Disziplin besser unterblieben wäre. Offenbar hatte die italienische Regierung hiebei keine glückliche Hand gehabt. Sie befand sich — es kann dies nicht geleugnet werden — wohl in einer äußerst schwierigen Situation. Von der öffentlichen Meinung, welche gebieterisch eine Satisfaktion für die dem Lande angetane Schmach, für den Verlust zweier schöner Schiffe und so vieler Menschenleben verlangte, zum Handeln gedrängt, konnte sie sich aber zu keinem rechten Entschlusse emporraffen. Und doch stand sie nur vor zwei Wegen.

War sie wirklich entschlossen, den beleidigten Gesetzen Achtung sowie eine Sühne zu verschaffen und hiedurch bezüglich der Marine gleichzeitig reinigend zu wirken, dann blieb ihr nichts anderes übrig, als ihrer ursprünglich gezeigten, energischen Haltung treu zu bleiben und den bereits gemachten Schritten die weiteren folgen zu lassen; dann waren alle Schuldigen vor das Kriegsgericht, dem einzig kompetenten Forum in derlei Fällen, zu stellen, um sie der verdienten Strafe, mochte diese nun ausfallen wie sie wollte, entgegenzuführen. Dann durfte aber auch den Admiral Persano sein Privileg als Senator vor dieser Maßregel nicht schützen und die Regierung mußte dem Senat gegenüber den Standpunkt vertreten, daß im vorliegenden Falle der Senator den Admiral nicht decken könne. Durch ein solches Vorgehen hätte sie ebensowohl ihre völlige Unbefangenheit wie den Ernst gezeigt, welcher der Situation entsprach und unzweifelhaft einen wohltätigen Einfluß auf die erregten Gemüter ausüben können.

Hielt sie es jedoch aus verschiedenen Gründen für opportun, von einer solchen strengen Maßregel abzusehen, dann durfte sie sich aber auch trotz des Drängens der öffentlichen Meinung nicht zu einem Schritte verleiten lassen, der nur eine halbe Maßregel und deshalb von zweifelhaftem Werte war; dann mußte sie sich darüber klar sein, daß mit der alleinigen Preisgebung des Admirals sowie mit seiner Unterstellung unter die Gerichtsbarkeit des Senates in Wirklichkeit nichts erreicht, dagegen an ihrer Unbefangenheit und Aufrichtigkeit nur gezweifelt werden würde. Im Falle eines Freispruches hielt man trotz allen gegenteiligen Versicherungen dennoch den Senat von ihr beeinflußt, wodurch ihre Lage keineswegs besser wurde und durch die alleinige Verurteilung des Admirals verhalf man diesem nur zu einer Art von Märtyrertum, welches der Sache nach doch nicht berechtigt war. Dann genügte auch, ohne daß es erst notwendig war, durch einen derartigen Prozeß so viel Staub aufzuwirbeln, die sofortige bleibende Entfernung aller Schuldigen aus ihrem Wirkungskreise, eine Strafe, die um so schwerer wiegen mußte, je höher und ehrenvoller dieser gewesen.

Zu dieser Auffassung scheint man auch später gelangt zu sein und es ist unzweifelhaft hierauf der Umstand zurückzuführen, daß nur wenige Monate nachher auch Vizeadmiral Albini, Kontreadmiral Vacca und Linienschiffskapitän Marquis Paulucci dienstlich (per anzianità di servizio) pensioniert wurden. Fregattenkapitän Baron de Cosa wurde mit der Entlassung aus seiner Charge bestraft.

---

# Beilagen.

**(Zu Abschnitt I.)**

# im Jahre 1866.

| glatte | | Pferdekräfte | Tonnengehalt | Bemannung | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|
| 80 pf. | 32 pf. | | | | |
| 4 | . | 800 | 5.700 | 620 | Flaggenschiff des Admirals Persano. |
| . | . | 800 | 5.700 | 550 | |
| 4 | . | 700 | 4.250 | 484 | |
| 4 | . | 700 | 4.250 | 484 | |
| 4 | . | 700 | 4.250 | 484 | |
| 4 | . | 700 | 4.250 | 484 | |
| 4 | . | 600 | 4.086 | 440 | Flaggenschiff des Kontreadmirals Vacca |
| . | . | 700 | 4.070 | 290 | |
| 4 | . | 400 | 2.700 | 356 | Überschiffte sich als Kommandant des Ausschiffungsdetachements an Bord der „Maria Adelaide". |
| 4 | . | 400 | 2.700 | 356 | |
| 2 | . | 300 | 2.000 | 250 | |
| 2 | . | 300 | 2.000 | 250 | |
| 7 | 24 | 450 | 3.800 | 658 | |
| 22 | . | 600 | 3.459 | 550 | Flaggenschiff des Vizeadmirals Albini. |
| | 32 | 600 | 3.515 | 580 | — |

Eine Stahlkugel des 48pfündigen glatten Geschützes wiegt 45 Wiener Pfund; ein

## ahre 1866.

ttlmayr.
Franz Freiherr v. Minutillo.

| latte | | | Pferdekräfte | Tonnengehalt | Bemannung | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Granatkanonen | | | | | | |
| pf. 60 | pf. 12 | pf. 4 | | | | |
| . | . | . | 800 | 4.757 | 489 | Flaggenschiff des Kontreadmirals v. Tegett-hoff, I. Division. |
| . | . | . | 800 | 4.757 | 478 | |
| . | . | . | 650 | 3.330 | 386 | |
| . | . | . | 650 | 3.330 | 386 | |
| . | . | . | 650 | 3.330 | 386 | |
| . | . | . | 500 | 2.824 | 343 | |
| . | . | . | 500 | 2.824 | 343 | |
| 16 | . | . | 800 | 5.194 | 904 | Kommodore v. Petz, Führer der II. Division. |
| 4 | . | . | 500 | 2.497 | 538 | |
| 6 | . | . | 400 | 2.514 | 547 | |
| 4 | . | . | 300 | 2.198 | 398 | |
| 4 | . | . | 300 | 2.198 | 398 | |
| 4 | . | . | 300 | 2.198 | 398 | |
| 4 | . | . | 230 | 1.474 | 294 | |
| . | . | . | 230 | 869 | 139 | Führer der III. Division. |
| . | . | . | 230 | 869 | 139 | |
| . | . | . | 230 | 869 | 139 | |
| . | . | . | 230 | 852 | 139 | |
| . | . | . | 230 | 852 | 139 | |
| . | . | . | 230 | 852 | 139 | |
| . | . | . | 230 | 852 | 139 | |
| . | . | . | 90 | 501 | 100 | Übernahm provisorisch das Kommando statt Linienschiffsleutnant Schickh. |
| . | . | . | 90 | 501 | 100 | |
| . | . | . | 350 | 1.472 | 166 | |
| . | . | . | 300 | 1.260 | 102 | |
| . | . | . | 180 | 770 | 109 | |
| . | . | . | 360 | 1.400 | 33 | |
| . | . | . | 300 | 1.353 | 180 | |
| . | . | . | 120 | 675 | 84 | |
| . | . | . | 220 | 1.102 | 66 | |
| 42 | . | . | 11.000 | 58.470 | 8.201 | |

# Beilage I.

## Bericht des Vizeadmirals v. Tegetthoff über die Seeschlacht von Lissa.

An die hohe Generaladjutantur Seiner Majestät des Kaisers, Wien.

Rhede von Fasana, 23. Juli 1866.

Ich gestatte mir im nachstehenden, einen summarischen Bericht über die Schlacht bei Lissa am 20. Juli d. J. zu unterbreiten. Einen Detailrapport zu verfassen werde ich erst in der Lage sein, nachdem die Schlachtberichte von den einzelnen Schiffen eingetroffen sind.

Telegramme, welche mir vom k. k. Generalkommando zu Zara am 19. Juli zukamen und die Fortsetzung der Beschießung der Insel Lissa durch die sardinische Flotte anzeigten, ließen mir keinen Zweifel, daß der Feind mit seiner Expedition gegen die Insel Lissa nicht wie ich anfangs glaubte, eine Diversion beabsichtige, um mich von meiner Operationsbasis abzuleiten und hiedurch sich freie Hand im nördlichen Golf der Adria zu verschaffen, sondern daß es sich in der Tat um die Wegnahme der genannten Insel handle.

Ich setzte mich daher um Mittag desselben Tages mit der Eskadre in Bewegung und steuerte gegen Lissa.

Morgens den 20. Juli gegen $7^h$ meldeten die Ausluger mehrere Dampfer in Sicht, doch bald entzog eine Regenbö aus Südwest selbe wieder dem Blicke. Der Seegang aus Südwest war um diese Zeit derart, daß die Panzerschiffe II. Klasse und die Panzerfregatte „Salamander" ihre Stückpforten schließen mußten. Bei allmählicher Annäherung gegen Lissa, welches gegen die See aus südlicher Richtung Deckung gibt und nachdem auch die Brise nach Nordwest umgesetzt hatte, nahm der Wellengang nach und nach ab und gegen $10^h$ hellte sich der Himmel wieder auf. Man gewahrte auch sofort den Feind unter Lissa in zwei Gruppen getrennt, welche, wie es schien, sich zu vereinigen suchten.

Nach den späteren Aussagen von Gefangenen waren zur besagten Zeit die Holzfregatten der Sarden unter Comisa[1]), um Landungstruppen wieder zurück einzuschiffen, denn es war die Absicht des feindlichen Oberkommandanten, Lissa an diesem Tage mit aller Kraft anzugreifen, um es zum Falle zu bringen; daher sollte an diesem Tage am erwähnten Orte und im Hafen Manego gelandet werden, während die Panzerflotte die Befestigungen der Stadt Lissa anzugreifen hatte. Doch war der Kommandierende der sardinischen Flotte, Admiral Persano, noch rechtzeitig vom Auslaufen der k. k. Flotte aus Fasana unterrichtet worden, indem nach erwähnter Aussage dasselbe durch telegraphische Mitteilung von einem Orte der Küste Istriens nach Brindisi und von hier durch einen Schnelldampfer der sardinischen Flotte bekannt wurde.[2]) Die vorerwähnte Bewegung der feindlichen Flotte dürfte daher nicht schwer dadurch eine Erklärung finden, daß sich die vor Lissa liegenden Schiffe mit jenen vor Comisa zu vereinigen strebten.

Nicht lange währte es, so entwickelte sich die feindliche Flotte in Kielwasserlinie, Kurs beiläufig Nordnordost und zwar ihre mächtige Panzerdivision an der Spitze. Die Annäherung geschah daher sehr schnell und es blieb nicht mehr Zeit, das bereits vorbereitete Signal: „Muß Sieg bei Lissa werden" an die Eskadre zu machen, sondern ich beeilte mich jene Dispositionen zu treffen, die ich als nötig erachtete.

Die Aufstellung der österreichischen Eskadre war folgende: Nach der Gattung der Schiffe waren selbe in 3 Divisionen geteilt, nämlich die Division der Panzerschiffe, jene der schweren und endlich die der leichten Holzschiffe. Diese Divisionen waren, die Panzerdivision an der Spitze, hintereinander im Kielwasser, jede einzelne im vorspringenden Winkel formiert. Ich ließ sofort die Divisions- und Schiffsdistanzen schließen, die Schiffe in Gefechtsbereitschaft setzen und die Fahrt derselben erhöhen. Der Panzerdivision erteilte ich den Befehl: „Den Feind anlaufen, um ihn zum Sinken zu bringen".

Die feindliche Linie kreuzte indessen vor der Kurslinie der Eskadre und der Führer derselben, das Panzerschiff „Principe di Carignano" mit Kontreadmiral Vacca am Bord, eröffnete als erstes ein nicht sehr wirksames Feuer, welches alsbald von den nächsten österreichischen Schiffen erwidert und in Kürze allgemein wurde. Bald hierauf wurde die Linie der Sarden von der österreichischen Panzerdivision durchbrochen und es entspann sich ein allgemeiner Kampf. Die Schiffe der feindlichen Panzerkolonne, welche hinter

---

[1]) Soll heißen Carober; die Aussagen der Gefangenen erwiesen sich nicht als richtig.

[2]) Auch das traf bekanntlich nicht zu.

dem Punkte lagen, wo durchgebrochen worden war, fielen nordwärts ab; hiedurch waren die eigenen Holzdivisionen bedroht und ich ließ demnach die Panzerdivision ebenfalls nordwärts wenden, um den Holzschiffen Luft zu machen und die vom Gros getrennten feindlichen Panzerschiffe ins Kreuzfeuer zu bringen.

Die Holzdivisionen verfolgten indessen ihren Weg und brachen sich Bahn durch die feindlichen Panzerschiffe, wobei sie — Fregatten wie Kanonenboote — mannigfache Gelegenheit fanden, sich mit den gegnerischen Panzerschiffen zu messen.

Das Linienschiff „Kaiser“, Flaggenschiff der II. Division, Kommodore v. Petz, wurde inzwischen von 4 Panzerschiffen gleichzeitig angegriffen. Kommodore v. Petz blieb über den von ihm einzuschlagenden Weg nicht lange in Zweifel: er stürzte sich dem einen sogleich entgegen, während er den anderen konzentrische Lagen in den Leib jagte und dies in den geeigneten Momenten, um ebensowohl den Mut und die Ausdauer seiner Leute zu zeigen, indem während des Angriffes sein Fockmast stürzte, den Maschinenschlot zertrümmerte und verschiedene Schäden auf Deck verursachte, ohne jedoch merkwürdigerweise die auf Deck befindliche Mannschaft besonders zu beschädigen. Gleichzeitig drohte die Gefahr einer größeren Feuersbrunst, nachdem der Fockmast mit seinem ganzen stehenden Tauwerk auf den Schlot gefallen war. Durch das tapfere Benehmen seiner Mannschaft war es aber Kommodore v. Petz gelungen, sich und seiner Division den Weg durch die zahlreichen feindlichen Schiffe zu bahnen.

Die Melee ward stets allgemeiner und es ist schwer, in dessen Einzelnheiten einzugehen, da sich die Schiffe, mit ganzer Kraft fahrend, stets kreuzten und es oftmals schwer war, Freund und Feind zu unterscheiden, obgleich beiderseits die Flaggengala gehißt war. Ein glücklicher Zufall war es, daß die sardischen Panzer durchgehends grau angestrichen waren. Nur die Division der feindlichen Holzschiffe lag ziemlich geordnet unter der Küste von Lissa in nordwestlicher Richtung steuernd und sendete gelegentlich den passierenden Schiffen ihre Breitseiten zu.

Bei dieser allgemeinen Jagd gelang es dem Geschicke und der Bravour des Kommandanten meines Flaggenschiffes, Linienschiffskapitän Max Baron Sterneck, im Zeitraume einer halben Stunde drei sardische Panzerschiffe anzulaufen; zwei wurden schwer beschädigt, die Flagge des einen herabgerissen, das dritte, der „Rè d'Italia“, eines der größten der italienischen Flotte, wurde in den Grund gebohrt und versank in weniger als zwei Minuten mit einer Bemannung von über 600 Mann. Jeder Versuch, die schwimmende Mannschaft zu retten,

mußte leider aufgegeben werden, denn, von allen Seiten angegriffen, waren wir genötigt, auf die eigene Sicherheit bedacht zu sein.

Während dieses beiderseitigen Kampfes war ein sardinisches Panzerschiff vom Feuer ergriffen worden und die feindliche Panzereskadre schien sich sammeln zu wollen, um dasselbe in die Mitte zu nehmen und zu decken. Ich machte daher gleichfalls den mir unterstehenden Schiffen das Signal: „Sammeln" und ließ dieselben sich in drei Kolonnen mit der Richtung nach Nordost formieren, wodurch die Holzdivisionen von der Panzerdivision gedeckt blieben, während Raddampfer „Elisabeth" Befehl erhielt, dem Linienschiff „Kaiser", welches sehr übel zugerichtet erschien, nötigenfalls Hilfe zu leisten.

Inzwischen hatte sich die sardinische Flotte auf ihrem Rückzuge in einer sehr ausgedehnten Linie auf eine Distanz von 3 bis 4 Meilen gesammelt und steuerte derart, um das brennende Panzerschiff in die Mitte zu nehmen, was ihr natürlicher Weise auch gelang, nachdem das in Rede stehende Panzerschiff Gebrauch von seiner Maschine machen konnte.

Nach einigen wechselseitigen Schüssen wendete die sardische Flotte in westlicher Richtung und somit erreichte das Gefecht ein Ende, nachdem es von $10^3/_4{}^h$ vormittags bis $2^h$ nachmittags gedauert hatte. Mein Zweck war hiemit erfüllt und Lissa vom Feinde entsetzt.

Um $2^h$ $30^m$ p. m. sah man das brennende sardinische Panzerschiff in die Luft fliegen. Nach den Aussagen der Gefangenen muß dasselbe entweder der „Palestro" oder der „Principe di Carignano" gewesen sein: auf jeden Fall ein Batterieschiff von 10 bis 12 Geschützen.

Eine Verfolgung unterließ ich, weil selbe resultatlos geblieben wäre und nahm daher Kurs nach dem Hafen von S. Giorgio; denn bei der großen Verschiedenheit der Leistungsfähigkeit in Bezug auf Fahrt, welche den unterstehenden Schiffen eigentümlich ist, erschien ein kompaktes und zugleich schnelles Vorgehen nicht tunlich, die Möglichkeit eine Melee herbeizuführen gleich Null. Die Nacht in See zu bleiben wäre zwecklos gewesen und würde nur unnützen Aufwand an Brennmaterial und Kohlen herbeigeführt haben, der um so mehr vermieden werden mußte, als Lissa nicht die Mittel zum Ersatz in entsprechendem Maßstab bietet. Zudem konnte der Aufenthalt im Hafen dazu dienen, um allfällige kleine Herstellungen vorzunehmen und befand sich die Eskadre überdies auf diese Art gesammelt und stets bereit, um für den Fall eines erneuerten Angriffes am folgenden Tage mit aller Kraft dem Feinde zu begegnen. Der folgende Tag wurde auch demgemäß dazu benützt, die Schiffe zu untersuchen und kleinere Reparaturen zu bewerkstelligen.

Das Linienschiff klarte seinen Bug von den Trümmern des Bugspriets und sein Deck von jenen des Fockmastes und seiner Takelung und setzte seinen

Schlot in brauchbaren Zustand; das Panzerschiff „Erzh. Ferdinand Max“ nahm von Fregatte „Schwarzenberg“ einen Anker an Bord, um einen seiner Buganker zu ersetzen, der beim Anrennen undienstbar geworden war.

Die schwer Verwundeten wurden ausgeschifft und die transportablen mit dem Dampfer „Venezia“ nach Spalato und Zara entsandt; die Gefallenen wurden mit militärischen Ehren zur Erde bestattet.

Bei Nacht wie bei Tag waren stets Schiffe in See, welche die Aufgabe als Eclaireurs zu erfüllen hatten; Kanonenboot „Dalmat“ und Raddampfer „Elisabeth“ wurden beordert, auf dem Schlachtfelde und längs der Küste Nachforschungen anzustellen, ob sich noch Leute vom versenkten feindlichen Panzerschiffe vorfänden, um selbe zu retten.

Die feindliche Flotte war am Abend des Schlachttages vom Monte Hum aus noch sichtbar, am Morgen des 21. aber nicht mehr zu entdecken.

Da bis Sonnenuntergang vom Feinde nichts mehr sichtbar wurde und der Feind einen neuen Angriff auf Lissa nicht mehr zu wagen schien, so war meine Aufgabe vorderhand beendet und ließ ich die Eskadre, nachdem das Linienschiff „Kaiser“ gegen $8^h$ abends seine Reparatur am Schlot vollendet hatte, wieder in See stechen, um meine frühere Stellung auf der Rhede von Fasana, als die uns zukommende Operationsbasis, einzunehmen.

Die Stärke des Feindes wurde beim ersten Zusammentreffen auf 12 schwere Panzerschiffe, im ganzen auf ungefähr 27 bis 30 Schiffe geschätzt. Nach Aussage der Leute jedoch, welche sich vom versenkten „Rè d'Italia“ an den Strand von Lissa retteten, betrug die Zahl der schweren sardinischen Panzerschiffe — hierunter das Turmschiff „Affondatore“ — 12, leichtgepanzerte 3; an Holzschiffen: 8 Fregatten, 6 Dampfer, 3 Transportschiffe, zusammen also 32.

Die Bestückung der gegnerischen Flotte bestand sowohl nach Aussage der obenerwähnten Gefangenen als auch nach den an verschiedenen Stellen der Insel Lissa aufgefundenen Projektilen und den an Bord der Schiffe zurückgelassenen Spuren von Projektilen zu schließen, aus Geschützen schwersten Kalibers und mitunter neuester Konstruktion. Es wurden Geschosse von 80 bis 300 Pfund vorgefunden. Nach der mehrerwähnten Aussage der Gefangenen soll der „Affondatore“ 600pfünder an Bord gehabt haben.

Ich fühlte mich verpflichtet, gleich nach Beendigung des Kampfes der Bemannung der Flotte ohne Unterschied meine Anerkennung auszusprechen; Kommandanten, Offiziere und Mannschaften haben ihre Pflicht getan; sie haben mit einer Hingebung, Ausdauer und Ruhe gekämpft, der selbst der Gegner die Anerkennung wird nicht versagen können.

Ihre Leistungen stehen um so höher, wenn man bedenkt, welch kurze Zeit der größte Teil der Schiffe ausgerüstet ist und daß bei manchen zwischen dem Tage der Ausrüstung und dem der Schlacht kaum der Zeitraum von 3 Wochen liegt. Zudem ist nicht außer acht zu lassen, daß sie mit dem Bewußtsein in den Kampf gingen, es mit einem materiell stärkeren Feinde zu tun zu haben und daß nur moralische Kraft und seemännisches Geschick dieser Übermacht das Gleichgewicht zu halten vermochten.

Gez. **Wilhelm Tegetthoff** m. p.,
k. k. Vizeadmiral.

---

# Beilage II.

## Auszug aus dem Bordjournale S. M. Panzerfregatte „Erzh. Ferdinand Max“.

Lissa, 20. Juli 1866.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Morgens mistiges Wetter. Zeitweise Böen mit kurzen Regenschauern. Der Wind aus dem III. und IV. und endlich aus dem I. Quadranten.

Die Eskadre Süd Ost zu Süd ein halb Süd steuernd in 3 Divisionen, jede im Angriffswinkel in natürlicher Ordnung im Kielwasser formiert.

„Kaiser Max“ und „Stadium“ als Ausluger mehrere Meilen voraus. Um $5^h$ a. m. passiert Lloyddampfer „Smyrne“, wurde vom „Stadium“ angepreit; San Andrea und Monte Hum von Lissa in Sicht.

Um $6^h$ $40^m$ a. m. signalisierte „Kaiser Max“ 6 Dampfer, deren Takelage von Bord aus anfänglich gesehen werden konnte, die jedoch infolge des eintretenden Regens bald wieder außer Sicht kamen. Um $9^1/_4$ eine frische Südwestbö von kurzer Dauer mit Regenguß, dann im Süden aufheiternd.

Um $9^3/_4$ kam an der Nordwestseite der Insel Lissa die sardische Flotte in Sicht, bestehend aus 27 Schiffen; dieselbe steuerte in 2 Kolonnen westlich und formierte dann die Schlachtlinie mit Kurs Nordnordost, die Panzerschiffe an der Spitze. „Kaiser Max“ und „Stadium“ auf ihre Posten. Signal Nr. 441 „die Schiffe haben möglichst aneinander zu schließen“. Um $10^h$ Nr. 131 „Klarschiff zum Gefecht“, hierauf: „mit ganzer Kraft fahren“, endlich um $10^h$ $35^m$ BI Nr. 169, „Panzerschiffe den Feind anrennen, um ihn zum Sinken zu bringen“. Um $10^h$ $43^m$ eröffnete der Führer der feindlichen Flotte das Feuer auf zirka 8 Kabel, wir antworten zuerst mit der Steuerbordbatterie und brechen in das Intervall zwischen dem 3. und 4. Schiff durch die feindliche Schlachtlinie, deren Tete über Backbord wendet. Mit beiden Borden gefeuert. Nachdem wir die feindliche Linie im heftigsten Feuer passiert und die getrennten feindlichen Schiffe sich auf unsere Holzschiffe zu werfen schienen, wendete $10^h$ $50^m$ die erste Division auf Signal mit „Kontremarsch im Kielwasser des Kommandierenden“ über Backbord mit nördlichem Kurs. Während dieser taktischen Bewegung bemerkten wir, daß S. M. Linienschiff „Kaiser“ von mehreren feindlichen Panzerfregatten engagiert, eine derselben anrannte, worauf sein Fockmast auf Deck stürzte und

Feuer am Bord ausbrach. Mit voller Kraft fahrend, gelang es uns bald ein großes feindliches Panzerschiff vorne steuerbord zu rammen, doch ohne durchschlagenden Erfolg, da der Stoß in schiefer Richtung erfolgt war. 1. Enterabteilung gerufen, Enterung unterblieb, da sich die beiden Schiffe wieder rasch trennten.

Auf Signal — $10^h$ $57^m$ — „I. Division die Holzschiffe unterstützen" gegen diese gesteuert. Bei Ausführung dieses Signals ein zweites feindliches Panzerschiff achter an Steuerbord angerannt; demselben fielen einige Panzerplatten herab sowie die Kreuzmarsstenge und Besangaffel, letztere mit der Nationalflagge auf das Vorkastell, wobei es dem Steuermann 3. Klasse Nicolo Carcovich gelingt, dieselbe durch das Abreißen der Flaggenleine an Bord zu ziehen und zu erbeuten. Vor dem Rammen die 1. Enterabteilung auf Deck gerufen, eine Enterung konnte jedoch abermals nicht effektuiert werden, da sich die beiden Schiffe durch die Raschheit des Manövers sofort wieder trennten. In nächster Nähe erhielt das feindliche Schiff mehrere Schüsse von der Steuerbordbatterie und den Blockhausgeschützen; gleichzeitig drang eine Granate durch die Deckbordwand der Steuerbordseite und tötete den Marineinfanteriegemeinen Kanczuk, der 2. Kommandant Linienschiffsleutnant Baron Spaun wurde durch Knochensplitter desselben erheblich verwundet.

Das Engagement mit den feindlichen Panzerschiffen dauerte heftig fort, bis es gegen $^1/_2 12^h$ a. m. gelang, mit voller Kraft fahrend, ein großes feindliches Panzerschiff, welches den Kurs des „Ferdinand Max" kreuzte, an der Backbordseite, etwas achter vom Fockmast, senkrecht zu rammen. Das feindliche Schiff rollte noch einmal über und versank dann zirka $1^1/_2$ Minuten nach dem Stoße. Die Rettung der Mannschaft wurde durch zwei feindliche Panzerschiffe vereitelt, die uns enfilierten. Eines derselben steuerte in der augenscheinlichen Absicht, uns zu rammen, was jedoch durch ein rasches Manöver unsererseits verhindert wurde, worauf die beiden Schiffe an ihrer Backbordseite dicht aneinander vorbeiglitten. Der Personaladjutant des Eskadrekommandanten, Linienschiffsleutnant Baron Minutillo, durch einen Gewehrschuß in das rechte Handgelenk schwer verwundet.

Inzwischen folgten die II. und III. Division S. M. Linienschiff „Kaiser", welches nach S. Giorgio steuerte und sammelten sich sodann auf Signal — $12^h$ $10^m$ — Nr. 484 „Sammeln" dwars vom Gros, worauf alle 3 Divisionen auf das Signal Nr. 21 D 4 „die natürliche Kielwasserlinie mit Kurs Nordost" formierten. Die feindliche Flotte sammelte sich nordwestlich von uns auf beiläufig 3 Meilen Distanz, nur blieb eine in Brand geschossene Panzerfregatte östlich von ihrem Gros getrennt. Panzerfregatte „Kaiser Max" wurde mittels Signals beordert, ihr den Weg zu verlegen und sie zu nehmen; wir fallen gleich-

falls gegen dieselbe ab. Es gelingt ihr jedoch inzwischen von ihrer eigenen Flotte aufgenommen und in Sicherheit gebracht zu werden. Die feindliche Flotte wechselt hierauf noch einige Male den Kurs in nordwestlicher und westlicher Richtung; von beiden Flotten werden noch einige Schüsse auf größere Distanzen abgefeuert, insbesondere vom „Affondatore", der später, gefolgt von den übrigen Schiffen, den Kurs gegen den Kanal zwischen Lissa und Busi nimmt.

Um $2^1/_4{}^h$ p. m. Klarschiff abgeblasen. Um $2^1/_2{}^h$ die brennende feindliche Panzerfregatte in die Luft geflogen. Gegen $3^h$ auf Signal im Gegenmarsch nach Südost gewendet, sodann steuerten auf Signal 1045 C 500 zuerst die III. und II. und zuletzt die I. Division gegen den Hafen von S. Giorgio.

Um $6^h$ im Hafen eingelaufen, von den geankerten Schiffen mit Hurras begrüßt und bei S. Girolamo geankert.

---

# Beilage III.

## Bericht des Admirals Persano über die Seeschlacht von Lissa.

(Aus „I fatti di Lissa.“)

Übersetzung:

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Mit Tagesanbruch des 20. Juli 1866 hatte das Wetter einen stürmischen Charakter angenommen. Einige Schiffe der Flotte besaßen nur noch für zwei Tage Kohlenvorräte, die feindliche Flotte konnte uns dagegen schon nahe sein. Es mußte daher ein Entschluß gefaßt werden; entweder mußte man von dieser schon ziemlich weit fortgeschrittenen Unternehmung vorläufig ablassen, um sie erst wieder aufzunehmen, nachdem wir uns mit den verbrauchten Kohlen und Kriegsvorräten versehen, oder sich für die ungesäumte Landung entschließen. In dieser Verlegenheit langte gerade der Transportdampfer „Piemonte“ mit einem Bataillon Marineinfanterie bei der Flotte an. Diese Verstärkung genügte, um mich für die Landung und die noch nachdrücklichere Fortsetzung des Angriffes auf die Insel zu bestimmen. Ich gab zu diesem Behufe dem Vizeadmiral Albini präzise Befehle, indem ich zu gleicher Zeit mittels des „Guiscardo“ dem Kommandanten de Cosa die Ordre zugehen ließ, mit den beiden Schiffen „Terribile“ und „Varese“ die befestigten Stellungen der Bai von Comisa lebhaft anzugreifen und zu beschäftigen, während ich meinerseits mich anschickte, dasselbe bezüglich des allerdings sehr geringen Widerstandes zu tun, der innerhalb des Hafens von S. Giorgio noch vorhanden war.

Diese Befehle waren kaum erflossen, als, eingehüllt in eine Regenbö aus Nordwest, der „Esploratore“, Kommandant Orengo, von der Spitze Planka kommend, sichtbar wurde, mit dem Signale am Top: „Verdächtige Schiffe in Sicht“. Ich zögerte keinen Augenblick sie für feindliche zu halten und alle meine Anstrengungen waren von diesem Momente an — $8^h$ a. m. — auf den Angriff der feindlichen Flotte gerichtet.

Die nicht gepanzerte Eskadre im Vereine mit der Flotille befand sich in der Nähe des Hafens Carober, um die Ausschiffung jener Streitkräfte vorzunehmen, welche sich der Insel Lissa bemächtigen sollten.

Die Panzerschiffe „Terribile“ und „Varese“ schickten sich an, in der Bai von Comisa anzugreifen.

Die Panzerkorvette „Formidabile“ war damit beschäftigt, die Verwundeten vom vorhergehenden Tage auf den „Washington“ zu überschiffen.

Die Panzerfregatten „Rè di Portogallo“ und „Castelfidardo“ signalisierten Havarien in den Maschinen.

Die anderen Panzerschiffe hielten sich gegenüber dem Hafen von S. Giorgio und erwarteten meine Befehle, um die Kasemattebatterie des inneren Hafens wieder anzugreifen, als Diversion zu der beim Hafen Carober und in dessen Nähe vorzunehmenden Landung.

Obschon ich die Richtung des Feindes, da derselbe in eine dichte Regenwolke eingehüllt war, nicht erkennen konnte, so ließ ich doch ohne Säumen die Flotte mittels des Signales Nr. 2 der Supplementartaktik eine Frontlinie mit dem Kurse Westsüdwest herstellen, da ich annahm, daß sich der Feind in der Kursrichtung des „Esploratore“ herannähere, aber beim Nachlassen der Regenbö erkannte ich aus dem Rauche seiner Schiffe, daß er mehr nördlich sei, weshalb ich die Frontlinie etwas mehr konvergieren ließ, indem ich befahl, West zu steuern, statt Westsüdwest wie früher.

Unterdessen hatte ich die Dampfkorvetten „Governolo“ und „Guiscardo“ abgeschickt, um die Panzerschiffe „Rè di Portogallo“ und „Castelfidardo“ in Schlepp zu nehmen, ferner den „Messagiere“, um mit größtmöglicher Beschleunigung die „Terribile“ und „Varese“ herbeizurufen.

Die zur Verfügung stehenden gegenwärtigen Schiffe manövrierten infolge des erhaltenen Signals, um alsbald die anbefohlene Frontlinie herzustellen. Es fehlten nur noch „Rè di Portogallo“ und „Castelfidardo“ sowie „Terribile“ und „Varese“. Die beiden ersteren kamen, nachdem sie inzwischen ihre Maschinenhavarien ausgebessert hatten und somit der ihnen zugesandten Hilfe nicht mehr bedurften, von selbst mit ganzer Kraft angedampft, ihre Posten in der Frontlinie einzunehmen.

Der Kommandant der zweiten Eskadre, Vizeadmiral Albini, hatte bis jetzt noch nicht die Landung angefangen, sondern diese nur so weit vorbereitet als notwendig war, auf daß sie mit Raschheit stattfinden könne. Anstatt nun der Flottille die Sorge für die Bergung des Materiales, bestehend aus Flach- und Lastbooten, zu überlassen und sich rasch auf seinen Posten zu begeben, glaubte er sich selbst damit befassen zu müssen, dasselbe in Sicherheit zu bringen, weshalb ich dies bemerkend, sofort das Signal hißte: „Der Feind in Sicht“ und gleich darauf jenes: „Klarschiff zum Gefecht“, um ihn von der Notwendigkeit zu überzeugen, sich sofort nach den Vorschriften der Taktik, in zweiter Linie von den Panzerschiffen zu formieren.

Der Feind näherte sich unterdessen in zwei Frontlinien mit Ostsüdostkurs, die Panzerschiffe in der ersten, die ungepanzerten in der zweiten Linie.

Es war jetzt der Moment, sich in Schlachtlinie zu formieren, um die gegnerischen Schiffe, welche zusehends näher kamen, mit Enfiladeschüssen zu

empfangen und gleichzeitig ihnen den Weg gegen ihre Küste sowie gegen unsere ungepanzerten Schiffe, welche sich noch nicht in zweiter Linie rangiert hatten, zu verlegen. Ich signalisierte daher: „Gleichzeitig gegen Nordnordost abfallen" und formierte auf diese Weise die Kielwasserlinie auf die Schiffe der Reserve, welche jene des Kontreadmirals Vacca waren, als Avantgarde; hierauf „Distanzen schließen" und endlich: „Den Feind angreifen, sobald auf Schußdistanz gelangt."

Nach den früher in den Ordini di massima herausgegebenen Befehlen hätte die Formation der unter meinem Kommando stehenden Flotte die folgende sein sollen:

Kolonnendistanz 15 Kabel = 3000 Meter
Schiffsdistanz 1 „ = 200 „




im ganzen 22 Schiffe zum kämpfen, wenn nicht im Momente des Beginnes der Aktion die „Formidabile" gefehlt hätte, deren Kommandant sich bei dem Angriffe auf die Kasemattebatterie im Innern des Hafens von S. Giorgio durch Tapferkeit und Umsicht so ausgezeichnet hatte und der nun mittels Signals die Erlaubnis nachsuchte, nach Ancona abgehen zu dürfen, indem er sein Schiff wegen der tags vorher im Kampfe erlittenen Havarien für gefechtsunfähig hielt. Das auf

diese Anfrage gehißte Signal „Verstanden“ schon für die Gewährung ansehend, fuhr er ohne das Weitere abzuwarten in dieser Richtung ab; ebenso fehlte auch die „Terribile“, welche, obschon noch rechtzeitig avisiert, infolge ihres langsamen Manövers sich nicht einmal in die Linie eingereiht hatte; ferner die gesamte ungepanzerte Eskadre, welche im Manöver begriffen schien, ihren Posten einzunehmen. Wir stellten indes noch immer 10 Panzerschiffe dem Feinde gegenüber, der bloß 7 in der ersten Linie hatte. Er näherte sich in geschlossener Ordnung, mit einer guten Anzahl von großen Schiffen, unter denen sich ein Linienschiff von 92 Kanonen befand, im ganzen 27 Schiffen zählend, welche man entschlossen und gut zusammengehalten anrücken sah, während bei uns die zweite Eskadre, ungefähr 400 Kanonen stark, sich noch nicht auf ihren Posten begeben hatte. Ich hoffte indes noch immer, daß sie dies ohne Säumen tun werde, insbesondere nach den letzten ihr erteilten Signalen.

Es war zum ersten Male, daß wir uns zur Erprobung der neuen furchtbaren Kriegswerkzeuge in einer Seeschlacht anschickten; aus diesem Grunde und sowohl nach meinem Urteile wie nach jenem der besten Autoren der modernen Seetaktik und in Übereinstimmung mit den in Kraft bestehenden Reglements der königlich italienischen Marine überschiffte ich mich auf den „Affondatore“, meine Kommandoflagge auf denselben hissend. Zu diesem Schritte entschloß ich mich in der Absicht, mich auf einem Schiffe zu befinden, welches ich gleichzeitig für stark und schnell hielt, sei es um mich mit demselben nach Belieben mitten in das Getümmel der Melee hineinzubegeben, um entweder, im Falle wir siegreich wären, den Ausschlag zu geben (o per determinare la vittoria se vincenti) oder im Falle des Verlustes das Gefecht wieder herzustellen (o per rinfrancare il combattimento se perdenti), sei es um mich überhaupt besser bewegen und Befehle mit der Gewißheit, daß sie in die Augen fallen, erlassen zu können. (Sia perchè meglio poteva muovermi e spiccar ordini con certezza d'essere veduto.)

Ich nahm mit mir den Stabschef der Flotte, Commendatore d'Amico, meinen ersten Flaggenadjutanten und den zweiten Ordonnanzoffizier nnd hinterließ dem Kommandanten des „Rè d'Italia“ als nunmehr rangältestem Offizier den Befehl, die Leitung über die zweite Gruppe der Panzerschiffe zu übernehmen. Den zum Flottenstabe gehörigen ehrenwerten Deputierten Boggio ließ ich die Wahl, mich entweder auf den „Affondatore“ zu begleiten oder auf dem „Rè d'Italia“ zu verbleiben; er wählte das letztere.

Sowie ich an Bord des „Affondatore“ gelangt war und auf demselben meine Kommandoflagge gehißt hatte (die Taktik schreibt in genauester Weise die Pflichten der Eskadre- und Schiffskommandanten während der Schlacht vor und zwar mit Voraussicht der in einer Seeschlacht sich möglicherweise

ergebenden Fälle), befahl ich dem Kommandanten dieses Schiffes, Cavaliere Martini, sich mit größtmöglichster Dampfkraft vor die Linie unserer Panzerschiffe zu begeben und hißte das Signal Nr. 432: „Die Distanzen von einem Schiffe zum andern sind zu vermindern", weil ich eine Lücke in ihrer Linie bemerkte infolge des Fehlens der „Formidabile" und der „Terribile". Als ich im weiteren Verlaufe die Entfernung, welche uns vom Feinde trennte, sich verringern sah, wiederholte ich das Signal Nr. 12: „Den Feind angreifen, sobald auf Schußdistanz gelangt."

Nachdem unsere Linie und die Kurslinie des Feindes konvergierend waren, so eröffnete Kontreadmiral Vacca als erster das Feuer und gleich darauf der „Affondatore", welcher „dwars" vom „Rè d'Italia" gekommen, die Genugtuung hatte, seinen ersten Schuß gegen die feindliche Admiralfregatte abzufeuern, auf die Distanz von zirka 1000 Meter (5 Kabel) (?), welche Distanz sich auf einmal verringerte, nachdem die Melee allgemein wurde.

Ich unterlasse es vorläufig, die einzelnen Manöver des „Affondatore", auf welchem meine Kommandoflagge wehte, hier zu besprechen; nachdem dieser keinen Teil der Schlachtlinie bildete, so sehe ich ihn als ein isoliertes Schiff an und werde über ihn separat und zuletzt sprechen.

Unsere Reserve, Kontreadmiral Vacca, welche in der Kielwasserlinie die Avantgarde bildete, wendete, nachdem sie die erste Gruppe der feindlichen Panzerschiffe beschossen hatte, nach backbord, in der Absicht, die ungepanzerten Schiffe des Gegners von den Panzerschiffen desselben zu trennen und durchbrach jene, eingehüllt in eine dichte Rauchwolke, Südsüdwest steuernd.[1])

---

[1]) Daß es Admiral Persano, seiner Gepflogenheit getreu, mit der Wahrheit nicht genau nimmt und es sehr gut versteht, die verschiedenen Momente der Schlacht nach seinem Belieben zu verwerten, so daß hiedurch ein ganz anderes, von der Wirklichkeit völlig abweichendes Bild entsteht, wird man sofort gewahr werden. Der italienische Admiral spricht hier immer von einer ersten und zweiten österreichischen Panzergruppe; nun hatte die österreichische Panzerdivision bei ihrem Angriffe bekanntlich die Winkelformation inne, woraus sich wohl ein rechter und ein linker Flügel, formiert auf den Schenkeln dieses Winkels, ergibt, die aber nur noch beim Durchbruche durch die italienische Linie bestanden. Mit dem Eintreten der Melee hörte auch diese Unterscheidung auf und die österreichischen Panzerschiffe kämpften dann selbständig wo und wie sie sich eben fanden und brauchten. Was Admiral Persano hier berichtet, geschah bekanntlich nach dem Durchbrechen seiner Linie beim zweiten Offensivstoße der Österreicher. Auch die Darstellung des Kampfes des Kommodore v. Petz mit der italienischen Queuegruppe gibt er so, als ob diese letztere zuerst von österreichischen Panzerschiffen bedroht gewesen wäre und nichtsdestoweniger in die österreichische zweite Division hineingebrochen sei, was absolut unwahr ist. Die österreichischen Panzerschiffe bedrohten bei Beginn der Schlacht keineswegs die Queuegruppe, sondern

In der Zwischenzeit wurde unsere zweite Gruppe, Kommandant Faà di Bruno, von der ersten Gruppe des Feindes angerannt, wobei derselbe seine Hauptanstrengung gegen den „Rè d'Italia" konzentrierte.

Das Panzerkanonenboot „Palestro", Kommandant Cappellini, welches mit ganzer Kraft fahrend, dem „Rè d'Italia" zu Hilfe eilte, wurde von einer Granate in das Heck geschossen, so daß ein Brand entstand, welcher dasselbe zwang, nach backbord abzufallen, „dwars" vom feindlichen Gros vorüberzufahren und sich aus dem Gefechtsbereiche zu ziehen, um des ungemein rasche Fortschritte machenden Feuers Herr zu werden.

Der „San Martino", Kommandant Roberti, stürzte sich, nachdem er die zweite Gruppe der feindlichen Panzerschiffe beschossen und ihr den Weg versperrt hatte (?), zur Unterstützung des „Rè d'Italia" mit ganzer Dampfkraft auf die erste Gruppe und trachtete die feindliche Panzerfregatte, welche sich achter von diesem unserem Schiffe befand, zu rammen; dieselbe wich aber rasch nach backbord aus und, dicht am Heck des „Rè d'Italia" passierend, schickte sie diesem eine volle Lage zu, welche unglücklicherweise ihm das Steuer beschädigte.

Der feindliche Admiral, den Moment benützend, wo der „Rè d'Italia", unfähig zu steuern, gewissermassen still stand, rammte ihn mit dem Sporne seines Schiffes an und bohrte ihn in den Grund.

Die kämpfenden italienischen Schiffe waren somit auf 8 reduziert und zwar: 1 Dampffregatte ersten Ranges, 1 zweiten Ranges, 4 dritten Ranges, 1 Panzerkanonenboot und 1 Widder, sämtlich gepanzert. Nichtsdestoweniger setzten sie voll Mut und Zuversicht den Kampf gegen 27 feindliche Schiffe fort, von denen kein einziges untätig blieb.

Auf gleiche Weise wie die erste feindliche Panzerschiffsgruppe ihren Angriff gegen das Führerschiff der zweiten italienischen Panzergruppe konzentriert hatte, manövrierte die zweite österreichische Panzergruppe, um das Führerschiff der dritten italienischen Panzergruppe, welches der „Rè di Portogallo" war, zu umfassen und zu vernichten; aber dieser, geschickt manövrierend, wich dem Stoße aus (?), beschoß aufs äußerste seine Angreifer und zwischen die feindlichen ungepanzerten Schiffe hineinfahrend, welche die Angriffe ihrer Panzerschiffe unterstützten, engagierte er sich mit dem Linienschiff „Kaiser", mit welchem er zusammenstieß, ihm das Bugspriet und das ganze Scheg zertrüm-

---

die Mittelgruppe und wir wissen aus der Aussage des Linienschiffskapitäns Riboty, daß im Gegenteil er sich die österreichische Holzdivision als Angriffsobjekt gewählt hatte. Man ersieht hieraus, wie Admiral Persano Berichte zusammenzustellen wußte.

A. d. V.

merte, den Fockmast und Kamin zum Falle brachte und damit endete, daß er Verwirrung in die ganze feindliche Linie der ungepanzerten Schiffe hineinbrachte.[1])

Die zweite feindliche Panzergruppe wandte sich nach dem Fehlschlagen ihres Vorhabens bezüglich des „Rè di Portogallo", die „Varese" vorne passierend, gegen unsere bisnun zu vollkommen untätige zweite Eskadre, ein Manöver, an welchem sie von der „Maria Pia", Kommandant del Caretto, gehindert wurde, welche sich quer vorlegend kühn den Weg versperrte und sie zwang abzufallen und sich gegen Nordwest zu wenden, in welche Richtung die Gruppe auch gerufen wurde, um den Rückzug der eigenen ungepanzerten Schiffe zu decken, welche von den italienischen Panzerschiffen „Carignano", „Castelfidardo" und „Ré di Portogallo" angegriffen, mit ganzer Maschinenkraft gegen die Ostspitze von Lissa steuerten.

Die „Ancona", welche sich von der Reserve abgetrennt hatte, war bemüht gewesen, sich mit dem „Rè di Portogallo" zu vereinigen, welcher, wie ich bereits erwähnte, mitten unter die ungepanzerten österreichischen Schiffe gestürzt war. Nachdem sie ein lebhaftes Geschützfeuer begonnen, stieß sie mit der „Varese" zusammen, welches unglückliche Ereignis den erwähnten feindlichen Schiffen leider gestattete, sich zurückzuziehen.

„Ancona" und „Varese" war es bald wieder gelungen, sich voneinander frei zu machen, so daß die erstere im stande war, sich mit der Reserve, zu welcher sie gehörte, wieder zu vereinigen und mit dieser das Feuer auf die sich zurückziehenden feindlichen Schiffe zu unterhalten. Um diese Zeit nahm das Gefecht, welches um $11^1/_4{}^h$ a. m begonnen (??), so ziemlich sein Ende. Es war $12^h$ $20^m$ p. m. Eröffnet wurde es unsererseits von 10 Panzerschiffen, infolge des Abgehens der „Formidabile", der geringen oder vielmehr gar keiner Teilnahme der „Terribile" und der Untätigkeit der gesamten zweiten Eskadre; es wurde von denselben immer mit Kraft fortgesetzt und unterhalten, obschon sie auf 8 reduziert waren infolge des Unterganges des „Rè d'Italia" und des Brandes am „Palestro", über dessen Ende ich später berichten werde. Sie konnten stolz darauf sein, den Feind zu jagen (?), als derselbe gegen seine Küste wendete und daß sie, nachdem sie ihn nicht früher erreichen konnten als bis derselbe Schutz fand (??), die Herren der Gewässer des Kampfplatzes blieben.

---

[1]) Man vergleiche unsere Darstellung des Kampfes des „Rè di Portogallo" mit der obigen des Admirals Persano (Seiten 204 und 283) und man wird sofort herausfinden, wie auch hier spätere Momente mit solchen, die früher stattfanden, zusammengemischt werden und ein ganz anderes, von der Wirklichkeit völlig abweichendes Bild liefern. A. d. V.

Ich übergehe nun zum „Affondatore" und den Befehlen, welche ich als Kommandant en chef während der Schlacht gegeben habe. Nachdem der „Affondatore" seinen ersten Schuß gegen die feindliche Admiralsfregatte abgegeben hatte, manövrierte der Kommandant desselben, Linienschiffskapitän Martini, auf meinen Befehl derart, daß der „Affondatore" jenes Schiff, welchem das Linienschiff „Kaiser" folgte, in seine Flanke anrennen könne.

Bei dieser Gelegenheit bemerkte ich, daß man infolge einer mangelhaften Führung des Steuerreeps nur mit großer Anstrengung den ganzen Steuermechanismus bewegen konnte; ein großer Übelstand für ein jedes Schiff, besonders aber für ein solches, welches vor allen andern bestimmt ist, den Feind durch Rammstöße zum Sinken zu bringen. Und wirklich verfehlten wir nicht nur unsere Absicht, sondern wir liefen noch Gefahr, selbst von dem gerammt zu werden, den wir rammen wollten. Ohne Raschheit des Manövers hätten wir schwerlich, da wir mit voller Kraft fuhren, den Zusammenstoß, der zu unserem Schaden erfolgt wäre (?) vermieden.[1]) Martini manövrierte das seinem Kommando anvertraute Schiff mit Meisterschaft und ich beglückwünschte ihn aus diesem Anlasse.

Nachdem unsere ursprüngliche Absicht fehlgegangen, was eine Sache von wenigen Minuten war, befanden wir uns in der feindlichen zweiten Linie und ich sagte zum Kommandanten Martini, er möge sehen, ob es ihm nicht gelänge, gegen das Linienschiff loszugehen; aber auch in diesem Falle gehorchte der „Affondatore" nicht prompt dem Steuer und anstatt dasselbe zu rammen, passierten wir es langschiffs sehr nahe und erhielten seine ganze Breitseite, welche das Schiff an mehreren Stellen durchbohrte, begleitet von einem wohl unterhaltenen Kleingewehrfeuer auf unsere Leute, welche am Deck beschäftigt waren, das zerfetzte Tauwerk herzurichten sowie den Backbordbuganker, der infolge seiner zerschossenen Sorrungen herunterhing und heftig gegen die Bordwand schlug, wieder an seine Stelle zu bringen. Sie standen hiebei unter der Leitung des Detailoffiziers Linienschiffsleutnants Chinca, eines Offiziers von bewunderungswürdiger Tapferkeit und Unerschrockenheit. welche Eigenschaften bloß von einer ebenso seltenen Bescheidenheit übertroffen werden; ich beeilte mich, ihm herzlich die Hand zu schütteln.

Nachdem es uns nicht gelungen war, das Linienschiff zu rammen, vollführte der „Affondatore" einen ganzen Kreis über Backbord, um meinen Befehlen gemäß, neuerdings den Bug gegen dasselbe zu kehren, immer mit der Absicht, dasselbe in den Grund zu bohren, wobei wir ihm, als es inzwischen im Kampfe

---

[1]) Man erinnere sich, daß hier die kleine schwache „Elisabeth" gemeint ist, auf die der „Affondatore" zuerst stieß! A. d. V.

mit dem „Rè di Portogallo“ sichtbar wurde, einige gute Schüsse mit unseren 300pfündern zusandten, welche wir deutlich auftreffen sahen. Aber obschon es von diesem unseren Schiffe unausgesetzt beschossen, sehr in die Enge getrieben wurde, so gelang es ihm nichtsdestoweniger, dem Stoße auszuweichen, welchen wir von achter gegen dasselbe führten und es hörte nicht auf, uns mit einem wahren Hagel von Projektilen aller Art überschüttend, mit ebensoviel Treffsicherheit auf unsere wiederholten Schüsse zu antworten, hiebei das Deck mit seinen Stechschüssen aufreißend, welche einen Brand in einer Kabine unterdecks entzündeten, der jedoch gleich von den Leuten unter Führung jenes unerschrockenen Chinca, dessen ich schon erwähnt habe, gelöscht wurde.

Unterdessen sah man den Fockmast und den Kamin des Linienschiffes stürzen. Da ich es nun nicht mehr für notwendig hielt, einem Schiffe noch größere Aufmerksamkeit zu schenken, welches derartig beschädigt war und nicht mehr besonders wirksam auftreten konnte und da es ferner zu viel Zeit erfordert hätte, einen neuen vollen Kreis zu beschreiben, um sich neuerdings gegen dasselbe zu kehren, zu deinsen aber ein unrichtiges Manöver gewesen wäre, da hiebei das Schiff auf einige Zeit steuerunfähig wird: so fuhr ich in der Richtung der Schlacht weiter (passai avanti nella direzione della battaglia)[1]) und kurze Zeit, nachdem ich aus dem dichten Rauch, der uns von allen Seiten einhüllte, herausgekommen, erblickte ich zu meiner großen Verwunderung in einer weiten Entfernung vom eigentlichen Aktionsfelde die gesamte nichtgepanzerte Eskadre, welche, ohne am Kampfe teilgenommen zu haben, eine Bewegung im Gegenmarsche ausführte.

Ohne einen Augenblick zu zögern, befahl ich dem Kommandanten Martini mit ganzer Dampfkraft gegen dieselbe zu steuern und signalisierte ihr das Signal Nr. 12: „Den Feind angreifen, sobald auf Schußdistanz gelangt“ und gleich darauf Nr. 25: „Die feindliche Arrièregarde dublieren“, worunter ich jene Panzergruppe meinte, welche von dem Manöver der „Maria Pia“ zum Abfallen gezwungen worden war. Als ich hierauf die feindlichen ungepanzerten Schiffe, mit dem Linienschiffe auf ihrem äußersten rechten Flügel, gegen die Ostspitze der Insel Lissa steuern sah, gefolgt und beschützt von ihrer ersten Panzergruppe, während die zweite bemüht war, sich auf dem linken Flügel zu postieren (?), welcher von unserer Reserve — die, um ihn angreifen zu können, manövrierte, eine Frontlinie zu formieren — bedroht war, hielt ich dafür, daß wir mittels einer raschen Bewegung unsererseits die feindlichen Streitkräfte teilen könnten,

---

[1]) Hiedurch gibt Admiral Persano selbst zu, daß die Schlacht sich in einer anderen Richtung fortgesetzt hatte und er selbst sich außerhalb dieses Aktionsfeldes befand. A. d. V.

indem wir uns mitten zwischen ihre beiden Linien hineindrängten und ich signalisierte zu diesem Behufe Nr. 976: „Allgemeine Jagd mit Freiheit des Manövers und der Geschwindigkeit" und steuerte sofort mit dem „Affondatore" gegen die Spitze der ersten feindlichen Linie, welche jene der ungepanzerten Schiffe war. Aber die Panzerschiffe unter meinem Kommando, mit Ausnahme des „Rè di Portogallo", der sofort in Ausführung dieses Befehles sich in Bewegung setzte, verstanden vielleicht dieses gemachte Signal nicht und fuhren fort zu manövrieren, um die Frontlinie herzustellen und die zweite Eskadre folgte dem Beispiel, sich untätig zu halten, obschon der zu ihr gehörige „Principe Umberto" — Linienschiffskapitän Baron Acton — sich vorwärts begeben und das gute Beispiel gegeben hatte, allein das Feuer gegen die erste feindliche Linie zu eröffnen.

Als ich dieses Zögern in der Ausführung des Signales: „Allgemeine Jagd mit Freiheit des Manövers und der Geschwindigkeit" bemerkte, lief ich mit demselben am Top die Front unserer ganzen Linie entlang, damit dieser Befehl von einem Jeden, ohne Zweifel zu hegen, gesehen und deshalb vollführt werden könne.

Aber der günstige Moment war vorüber, indem die feindlichen Panzerfregatten Zeit gefunden hatten, sich in einer geschlossenen Ordnung zu formieren und in zweiter Linie aufzustellen, hiedurch die nicht gepanzerten Schiffe auf ihrem Wege gegen die Ostspitze von Lissa deckend.

Nachdem die Gelegenheit, die feindliche Flotte zu trennen, versäumt war, blieb mir nichts anderes übrig, als die Flotte zu einer Angriffsordnung zu raillieren, was ich auch tat. Aber die zu dieser Formation notwendige Zeit gab der österreichischen Flotte einen derartigen Vorsprung, daß wir sie nicht mehr in geordnetem Zustande erreichen konnten.

Die Entrüstung, welche ich darüber empfand, war eine solche, die sich nicht beschreiben läßt, sondern die empfunden werden muß, und um dieselbe nachhaltiger zu machen, wirkten auf mein Gemüt alle die Empfindungen des Seemannes, Befehlshabers und Bürgers ein und wenn nicht die Rücksicht auf die schwere Verantwortung, die mir die Pflicht auferlegte, mich vor allem mit der Lage der Flotte zu beschäftigen und sie nicht ohne Führung zu lassen, vorgewaltet hätte, so würde mich mein Inneres sicher dazu getrieben haben, meinem Stabschef Commendatore d'Amico nachzugeben, welcher in einem Augenblick der Erregtheit — und er hatte wohl Recht dazu — mir anriet, allein mit dem „Affondatore" mitten in den Feind hineinzurennen und dort bis zum äußersten zu kämpfen.

Unterdessen lief der „Palestro", das Heck in vollen Flammen, mit größter Geschwindigkeit, um sich dem Feinde zu entziehen, welcher ihm den Weg

abschneiden zu wollen schien. Sofort setzte ich mich mit dem „Affondatore“ an die Spitze unserer Panzerschiffslinie und steuerte mit ganzer Maschinenkraft derart, um mich zwischen ihm und die feindlichen Schiffe zu legen. Diese unsere Bewegung genügte, um die letztere zu veranlassen, von ihrem Vorhaben abzustehen und wieder den früheren Kurs einzuschlagen.

Nachdem der „Palestro“ sich unter den Schutz unserer Linien begeben hatte, wurde er vom „Governolo“ in Schlepp genommen, welchen der Kommandant der zweiten Eskadre, Vizeadmiral Albini, abgesandt hatte. Um mich von der Ausdehnung des Brandes am „Palestro“ besser zu überzeugen, passierte ich mit dem „Affondatore“ ganz knapp dessen Heck und wurde von seinem Kommandanten Cavaliere Cappellini sowie der Mannschaft mit den Rufen: „Es lebe der König, es lebe Italien!“ begrüßt. Nachdem ich ihn sicher im Schleppe des „Governolo“ sah, in dessen Nähe sich auch der Transportdampfer „Indipendenza“ befand, und überzeugt war, daß er, wie vorgeschrieben, die Pulverkammern unter Wasser gesetzt hatte, daß somit, wenn das Schiff nicht mehr zu retten wäre, niemand von der Bemannung zu Grunde gehen könne, kehrte ich wieder zurück, die Führung der Flotte zu übernehmen.

Mein ganzes Bestreben war nun darauf gerichtet, die Flotte in einer geschlossenen Ordnung in zwei Linien zu formieren, die Panzerschiffe in der ersten und sie zur Verfolgung des Feindes zu bewegen, in der Hoffnung, diesen hiedurch zu einem neuen Kampfe zu veranlassen. In dieser angenehmen Erwartung hißte ich, um der Mitwirkung eines Jeden bei dem anzuhoffenden neuen Waffengange sicher zu sein, Nr. 18, welches lautet: „Auf kurze Distanz kämpfen“ und hernach Nr. 73: „Der Kommandant erinnert die Flotte, daß jenes Schiff, welches nicht kämpft, nicht auf seinem Posten ist.“

Aber der Feind machte unsere Hoffnung zu Schanden und anstatt uns zu erwarten, war er gegen backbord abgefallen und nahm die Richtung gegen den Kanal, welcher Lissa von Lesina trennt, hiedurch die zwischen uns befindliche Distanz vergrößernd, da wir unsererseits wegen des „San Martino“[1])

---

[1]) Wie Admiral Persano hier der Wahrheit ins Gesicht schlägt, dies übersteigt schon alle Grenzen seiner erkünstelten Berichterstattung. Er behauptet hier geradezu Unwahres. Die österreichische Flotte hielt bekanntlich in drei Kolonnen formiert und immer in Erwartung eines neuerlichen Angriffes seitens der italienischen ihre Position von 1 bis $^1/_2 3^h$ p. m., um welche Zeit der „Palestro“ in die Luft flog und Kontreadmiral v. Tegetthoff, als er sah, daß der Feind keinen Ernst zeige, nochmals anzugreifen, erst den Kanonenbooten Befehl erteilte, nach S. Giorgio abzugehen. Der „San Martino“ hißte das obenerwähnte Signal, wie aus dem Signalverzeichnis Rendiconti etc. etc., Seite 96, ersichtlich ist, erst um $4^h\ 4^m$ p. m. Warum griff Admiral Persano in der Zwischenzeit von $2^h$ p. m., zu welcher Zeit die Flotte wieder formiert war, bis

welcher signalisierte, infolge von Havarien sich nicht auf seinem Posten halten zu können, gezwungen waren, langsamer zu fahren. Ich befahl hierauf nach dem Kanal zwischen Lissa und Busi zu steuern, in der Hoffnung, mit der gegnerischen Flotte in südöstlicher Richtung zusammenzutreffen. (d'incontrarmi colla flotta avversaria a scirocco di quella). (??!!)

Um diese Zeit flog das Panzerkanonenboot „Palestro" in die Luft; weder der Kommandant Cavaliere Cappellini noch die Mannschaft hatte das Schiff verlassen wollen, sondern es vorgezogen mit demselben unterzugehen, anstatt auf dem in der Nähe befindlichen „Governolo" und auf der „Indipendenza" Rettung zu suchen. Nach der furchtbaren Explosion, die erfolgte, wurden bloß 19 Mann, darunter 1 Offizier gerettet.

Unterdessen entfernte sich der Feind immer mehr. Wenn auch hiedurch die Wahrscheinlichkeit eines zweiten Zusammenstoßes zu nichte wurde und wir lebhaft die Notwendigkeit fühlen mußten, keine Zeit zu verlieren, um die erlittenen Havarien auszubessern und uns mit den verbrauchten Munitions- und Kohlenvorräten — an denen wir schon Mangel zu leiden begannen — wieder zu versehen, so gab ich doch nicht den Befehl, nach Ancona zu gehen, indem ich abwarten wollte, bis der Feind außer Sicht gekommen war, während ich mich immer in den Gewässern des Kampfplatzes hielt. Erst gegen $6^h$ p. m. gab ich der Flotte das Signal, mit Gegenmarsch zu wenden und zwischen der Spitze Planka und Eiland Pomo zu steuern, wobei ich mit dem „Affondatore" etwas zurückblieb um einige Depeschen abzuwarten, die mir der Dampfer „Calatafimi", Linienschiffsleutnant Ferrari, welcher jetzt gerade ankam, zu überbringen hatte, wie auch ich die Absicht hatte, einen kurzen Bericht der Schlacht dem Marineminister zu übersenden.

Plötzlich sah man die Dampffregatte „Principe Umberto", Kommandant Baron Wilhelm Acton, sich von der Flotte entfernen und gegen Lesina zu steuern. Augenblicklich befahl ich, mit dem „Affondatore" ihr nachzufahren, um mich zu überzeugen um was es sich handle und es dauerte nicht lange, daß man wahrnahm, sie fahre gegen schwimmende Flöße, auf welchen sich hilfsbedürftige Menschen befanden. Diese wurden von den Auslugern entdeckt, die sich wachsamer als die anderen Schiffe erwiesen, eine Tatsache, welche diesem

$4^h$ p. m. nicht an? Wir wissen es heute warum. Ebenso ist seine Bemerkung, daß er hoffte, mit der österreichischen Flotte noch einmal in südöstlicher Richtung zusammenzutreffen, während er in den Kanal zwischen Lissa und Busi steuerte, der reinste Unsinn, an den er selbst nicht geglaubt haben kann. Der italienische Geschichtsschreiber Randaccio äußerte sich über diesen Bericht des Admirals Persano dahin, daß er es verschmähe ihn wiederzugeben, weil er von lauter Falschheiten und Unwahrheiten strotze. Und wohl hatte er ein Recht, dies zu sagen. A. d. V.

Schiffe zur Ehre gereicht, da sie den Beweis liefert, daß dasselbe pünktliche Ordnung und Aufmerksamkeit in allem einhielt, somit musterhaft kommandiert war. Und hierin liegt auch der Beweis, daß es Monate und Monate braucht, um nicht zu sagen Jahre, bis ein Schiff auf jenen Punkt der strikten Ordnung gelangt, welche notwendig ist, damit dasselbe den wahren Obliegenheiten eines Kriegsschiffes nachkommen kann. Der „Principe Umberto" war erst kürzlich von seiner Kampagne aus der Südsee zurückgekehrt.

Indem ich mich an diesem Werke der Liebe und Pflicht beteiligte, im Vereine mit den Dampfern „Messaggiere", „Calatafimi" und „Indipendenza", welche ich eigens zu diesem Zwecke herbeirief, wurde uns die Genugtuung zu teil, 157 unserer Waffengefährten, worunter 9 Offiziere, sämtlich vom „Rè d'Italia" zu retten. Der größte Teil derselben wurde — Lob dem Lob gebührt — von dem Schiffe aufgenommen, welches sie zuerst entdeckte.

Mit Einbruch der Nacht und nachdem ich diese Gewässer nach allen Richtungen durchfahren, in der Hoffnung, immer noch andere Überlebende zu treffen, sandte ich der Flotte den Befehl zu, die Fahrt nach Ancona fortzusetzen und machte mein Manöver unabhängig, da ich als der Letzte diesen Platz verlassen wollte.

Es war schon $10^1/_2{}^h$ p. m. als ich mich, nachdem jede Hoffnung verschwunden war, noch andere Schiffbrüchige aufzunehmen, entschloß, gegen Ancona zu wenden, nachdem ich noch früher die Kanonenbootflotille nach Manfredonia, als dem nächsten Orte instradiert hatte, und zwar, da ihnen die Kohlen schon ausgingen, im Schlepp der Dampfer „Washington" und „Guiscardo".

Es tut mir leid, hier die Bemerkung machen zu müssen, daß aus den übereinstimmenden Aussagen der Geretteten des „Rè d'Italia" hervorgeht, daß dieselben, während sie zur Rettung ihres Lebens in der See schwammen, die Zielscheibe von Beschimpfungen einiger feindlicher Schiffe waren, ja selbst ihres Geschütz- und Kleingewehrfeuers.

Indem ich diesen Schandfleck (tanto obbrobrio) veröffentliche, zweifle ich nicht, daß sich gegen jenen Akt der Grausamkeit auch der Unwille des feindlichen Admirals erheben wird.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

gez. Conte di Persano m. p.

# Beilage IV.

## Bericht des Linienschiffsleutnants Ed. Gualterio vom „Rè d'Italia".

(Randaccio, Storia della marina italiana, II, Seite 216 bis 219.)

(Übersetzung.)

Herr Kommandant!

Als der rangälteste der Überlebenden von der Panzerfregatte „Rè d'Italia", welche in der gestrigen Seeschlacht in den Grund gebohrt wurde, habe ich die Ehre, Ihnen einen Bericht über alle jene Ereignisse abzustatten, von denen ich Augenzeuge gewesen bin.

Um $10^1/_4{}^h$ a. m., nachdem Seine Exzellenz der Admiral Persano sich ausgeschifft hatte, um seine Kommandoflagge auf dem „Affondatore" zu hissen, haben wir uns in Bewegung gesetzt und mit ganzer Kraft fahrend, getrachtet, die Distanzen zu schließen, die uns von unseren Vordermännern trennten.

Um $10^3/_4{}^h$ eröffneten wir, die kleine Flaggengala hissend, auf eine Distanz von 300 *m* von den feindlichen Panzerschiffen ein Vormeisterfeuer auf dieselben, welches sofort erwidert wurde.

Bei diesem ersten Angriffe erhielten wir einen Granatschuß in den Kreuzmast, wobei ein Splitter desselben den Matrosen Fazioli der Eskadremannschaft tödlich verwundete.

Nachdem wir eine Wendung im Gegenmarsche ausgeführt und neuerdings zum Angriffe gegen den Feind vorgegangen waren, trachtete eine Panzerfregatte von größerer Schnelligkeit als der unseren uns achter zu rammen, was ihr aber nicht gelang, da wir derart manövrierten, um dem Stoße auszuweichen. Unsere auf der Achterhütte postierte Manövermannschaft unterhielt bei dieser Gelegenheit ein lebhaftes Gewehrfeuer auf die Österreicher, welches von diesen wacker erwidert wurde und der Guardia-marina I. Klasse Ivancich fiel tödlich in die Brust getroffen.

Die österreichische Panzerfregatte feuerte, als sie sah, daß sie uns nicht rammen könne, mit ihren Jagdkanonen und eine Granate entzündete einen Brand in der Admiralswohnung, während eine andere, wie ich glaube, uns das Steuer unbrauchbar gemacht haben mußte, da das Steuerrad nach keiner Richtung hin mehr zu bewegen war, ungeachtet man die Anzahl der Steuerleute vermehrt hatte. Der Pilot I. Klasse Giuseppe Russo begab sich in

Begleitung des Piloten II. Klasse Schiaffino sofort in die Batterie, um dort nachzusehen, ob nicht das Steuerreep unklar geworden sei, fand aber nichts in Unordnung, so daß wir in unserer ursprünglichen Idee bestärkt wurden. Inzwischen war der Brand gelöscht worden.

Unser Manöver, den feindlichen Panzerfregatten auszuweichen, hatte uns vom Reste der Flotte abgetrennt, so daß wir uns allein mitten unter der österreichischen Eskadre befanden. Wir hatten auf unserer Steuerbordseite die feindlichen Holzfregatten, welche uns mit ihrer Artillerie beschossen, an Backbord auf eine Distanz von ungefähr 800 *m* das Linienschiff „Kaiser", welches gleichfalls auf uns schoß und auf derselben Seite drei Panzerfregatten, von denen zwei, eine achter und eine vorn auf sehr kurze Distanz auf uns feuerten, während die dritte — welche meiner Vermutung nach das Admiralschiff gewesen sein dürfte, da sie den anderen signalisierte — mit ganzer Maschinenkraft auf uns lossteuerte, um uns in der Mitte zu rammen. Wir feuerten mit unserer Backbordbatterie und waren es, wie ich glaube, unsere Geschosse, welche den Fockmast des „Kaiser" zum Falle brachten und mit ganzer Kraft vorwärts fahrend, trachteten wir dem Stoße auszuweichen.

In Anbetracht des Umstandes, daß das Schiff nicht steuerte sowie daß die rasche Bewegung des feindlichen Admirals es uns unmöglich machte, dem drohenden Rammstoße auszuweichen, rief der Kommandant die Enterabteilungen auf Deck, um zu versuchen, ob es nicht möglich wäre, das österreichische Schiff zu entern.

Unmittelbar nachdem wir den Stoß empfangen hatten, legte sich der „Rè d'Italia" auf die Backbordseite und der Stab der kaiserlichen Panzerfregatte, welcher sich auf der Kommandobrücke befand, schwenkte die Mützen und rief dreimal „Hurra".

Auf Befehl des Kommandanten begab ich mich zum Sprachrohr für die Batterie und rief hinunter: „Feuer" und unsere letzte Bord an Bord abgegebene Breitseite antwortete auf ihr „Hurra", während wir, ohne die Flagge zu streichen, im Begriffe waren unterzugehen.

Nachdem ich den erhaltenen Befehl ausgeführt, eilte ich auf die Steuerbordseite, um mich in die See zu stürzen, wie es die anderen schon getan hatten, als der Strudel des Schiffes, welches in weniger als zwei Minuten unterging, mich erfaßte und hinabzog. Als ich wieder an die Oberfläche gekommen war, schwang ich mich mit den dort in der Nähe befindlichen auf ein vorbeischwimmendes Brett. Ich fragte nach dem Kommandanten und den Offizieren und man sagte mir, daß der Fregattenkapitän del Santo, der Linienschiffsleutnant Gaudiano und die Guardie-marina Isola und Orsini eine Gruppe bildeten, welche die Richtung gegen die Küste der Insel Lissa nähme. Bei uns

befand sich der Pilot I. Klasse Giuseppe Russo, der Linienschiffs-Unterleutnant Giuseppe Casanova, der Guardia-marina Razzetto sowie jene Mannschaftsindividuen, über welche ich beigeschlossen die Nominalliste beifüge, mehr einiger wenigen, die wie ich glaube, sich auf dem „Affondatore" befanden.

Wir trieben zwischen den beiden Eskadren, welche sich beschossen; es passierten nahe an uns die österreichischen Kanonenboote, von welchen aus uns drohende Geberden mit den Händen gemacht wurden und von einem derselben erhielten wir Gewehrschüsse, welche die Matrosen Giov. Batt. Tubino und Giudice Nunzio verwundeten, den ersteren in der Gegend des linken unteren Schlüsselbeines bei Durchdringen der Muskelsubstanz und Austritt des Projektiles in der entsprechenden unteren Schultergegend ohne Verletzung des Gelenkes, den zweiten am linken vorderen Oberschenkel mit Verletzung der Muskelsubstanz und speziell des vorderen geraden Muskels und Austritt der Kugel in der Gegend des hinteren Gefäßmuskels derselben Seite, ohne Verletzung des Gelenkes.

Wir hißten Schnupftücher und Hemden auf Riemen und Bretter, in der Hoffnung, daß vielleicht eines unserer Schiffe dieselben wahrnehmen und uns zu Hilfe kommen werde, wurden aber in dieser Erwartung sehr lange getäuscht, denn niemand kam uns von ungefähr $11^{1}/_{2}{}^{h}$ a. m., zu welcher Zeit wir untergingen, bis gegen $7^{h}$ zu Hülfe. Um $7^{1}/_{2}{}^{h}$ p. m. nahm uns der „Principe Umberto" auf und Ihnen, Herr Kommandant, unterbreite ich deshalb diesen Bericht, gleichzeitig sämtliche Unteroffiziere bezüglich ihres Benehmens, mit welchem dieselben die Mannschaft aufmunterten und jene unterstützten, welchen schon die Kräfte ausgingen, Ihnen wärmstens empfehlend; wie auch ferner die Matrosen: Catrani Antonio, Forno Andrea, Tubino Giov. Batt., Giudice Nunzio, von denen die beiden letzteren, obgleich selbst verwundet, dennoch jene ermunterten, welche infolge des Kräfteverlustes schon den Mut verloren und speziell den Matrosen Nesi Pietro, der in jenen verzweifelten Momenten mit Gefahr seines eigenen Lebens den Matrosen Buoncuore, welcher nicht schwimmen konnte und jeden Augenblick zu sinken drohte, vom sicheren Tode rettete.

Gez. Ed. Gualterio,
Linienschiffsleutnant.

An den Herrn Kommandanten der
Dampffregatte „Principe Umberto",
21. Juli 1866.

# Beilage V.

## Bericht des Linienschiffs-Unterleutnants Fabrizio Fabrizi vom „Palestro“ über die Aktion am 20. Juli 1866.

(Randaccio, Storia della marina italiana etc., II, Seite 219 bis 220.)
(Übersetzung.)

Das Dampfkanonenboot „Palestro“ befand sich auf ungefähr sechs Kabel vom „Rè d'Italia“ und fuhr mit ganzer Maschinenkraft, um den Posten der „Formidabile“ einzunehmen, welche die Linie verlassen hatte, dabei das Feuer wenig später als der „Principe di Carignano“ eröffnend.

Beim ersten Angriff kamen wir infolge unserer geringen Geschwindigkeit außer Formation und befanden uns bald mitten unter der ganzen österreichischen Eskadre. Wir mußten den Angriff von zwei der kleinsten feindlichen Panzerfregatten aushalten sowie den von einer Holzfregatte; die ersteren haben uns fünf Stöße beigebracht, einen schief an der Steuerbordseite, die andern vier an den Seitentaschen (giardinetti) und war es das Verdienst des verstorbenen Piloten d'Agostini, welcher die Bewegungen des Schiffes leitete, es verstanden zu haben, die Stöße schief zu empfangen. Die Fregatte legte sich achter dwars von uns und sandte einige Lagen Granaten herüber, die Ursache unseres Unterganges.[1])

[1]) Wie wir schon auf Seite 210 erwähnt haben, machten sich die Ehre, den „Palestro“ in Brand geschossen zu haben, die beiden Panzerschiffe „Drache“ und „Don Juan“ streitig. Nach diesem Berichte könnte wieder die „Novara“ dieses Verdienst für sich in Anspruch nehmen. Es will uns indes scheinen, daß die obige Behauptung des Linienschiffs-Unterleutnants Fabrizi auch nur auf einer bloßen Vermutung beruht und sich gewisses darüber nicht sagen läßt. Berücksichtigt man die Situation, nach welcher sich die österreichischen Panzerschiffe des rechten Flügels, also „Drache“, „Don Juan“ und „Prinz Eugen“ und speziell die beiden ersteren (denn „Prinz Eugen“ hielt sich mehr zum Flaggenschiff) in nächster Nähe des „Palestro“, die „Novara“ aber noch weiter entfernt befinden mußten, ferner die Bestückung der Panzerschiffe und jene der „Novara“, sowie endlich den Umstand, daß die österreichischen Panzerschiffe vorzugsweise konzentrische Breitseiten abgaben, so spricht die größere Wahrscheinlichkeit dafür, daß es ein Panzerschiff war, von welchem der „Palestro“ in Brand geschossen wurde und nach der Darstellung auf Seite 248 dürfte dies in der Tat „Drache“ gewesen sein. A. d. V.

Es befanden sich nämlich im Offiziers-Vorkarrée ungefähr 20 Tonnen Kohlen und bei dem Zerplatzen der Granaten fingen diese Feuer. Wir versahen uns des Brandes erst, als dieser schon große Dimensionen angenommen hatte. In Anbetracht der großen Gefahr gab der Kommandant den Befehl, die Pulverkammern unter Wasser zu setzen, was augenblicklich ausgeführt wurde.

Inzwischen griff uns die österreichische Fregatte an der Backbordseitentasche (giardinetto di sinistra) an und zog sich hierauf mit den gepanzerten Kanonenbooten zurück, uns unserem Schicksal überlassend.

Nun wurde die ganze Mannschaft aus der gepanzerten Batterie auf Deck beordert und im Vereine mit der Manövermannschaft, welche schon auf Deck bisher damit beschäftigt war, gab man sich alle Mühe, des Feuers Herr zu werden, indem gleichzeitig getrachtet wurde, in den Schutz unserer Eskadre zu gelangen. Es glückte uns auch wirklich derselben näher zu kommen und sie zu durchfahren; der „Governolo" kam auf uns zu, mit der Anfrage, ob unser Kommandant Hilfe brauche; dieser erwiderte: „Nehmt mich in Schlepp, bringt den Bug gegen den Wind und schleppt mich vorwärts".

Kaum waren die Trossen zum Schleppen genommen, als dieselben beim Inbewegungsetzen des „Governolo" rissen. Man verlangte neue Trossen, während man aber damit beschäftigt war, diese auszubringen, erfolgte die Explosion.

Mein Gewissen macht es mir zur Pflicht, am Schlusse dieses Berichtes zu erklären, daß alle am Bord des „Palestro" ihre Schuldigkeit mit Unerschrockenheit erfüllten; der Herr Kommandant, Herr Viterbo, der Pilot d'Agostini, Herr Lauro sowie der Guardia-marina Barbaro zeichneten sich aus.

Von der ganzen Bemannung des „Palestro" retteten sich 23 Personen; 19 Matrosen, der Stabskoch, zwei Steuerleute und ich.

Gez. Fabrizio Fabrizi,
Linienschiffs-Unterleutnant.

---

# Beilage VI.

## Zeugenaussagen und Dokumente bezüglich der Tätigkeit des „Affondatore“ in der Schlacht.

Wir haben bereits in der Anmerkung auf Seite 202 erwähnt, daß die Offensivtätigkeit des „Affondatore“ in der Schlacht von Lissa keine so hervorragende war, wie man nach den ersten Berichten des Admirals Persano anzunehmen berechtigt gewesen wäre und wie dieselbe auch von österreichischer Seite ihm zugeschrieben wurde. Admiral Persano ließ sich in seinen Telegrammen und ersten Berichten offenbar starke Übertreibungen zu Schulden kommen, welche durch die Untersuchung auf das richtige Maß zurückgeführt wurden. Nach dem Endergebnisse derselben war seine Tätigkeit keine andere als wie wir sie wiederholt geschildert haben und wie sie sich als das Gesamtresultat der Zeugenaussagen der am Bord des „Affondatore“ eingeschifft gewesenen Seeoffiziere ergibt.

Im nachstehenden lassen wir zur besseren Beurteilung des Gesagten die betreffenden Stellen aus diesen Zeugenaussagen und aus den Berichten des Admirals sowohl im italienischen Originaltexte, wie auch in wortgetreuer Übersetzung folgen.

### 1. Aus der Zeugenaussage des Guardia-marina Comotto (Giov. Batt.).

(Rendiconti etc. etc., Seite 88.)

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Pres.: Appena l'ammiraglio in capo fu montato sull'„Affondatore“, questo prese subito il movimento?

Präs.: Setzte sich der „Affondatore“, nachdem sich der Admiral en chef am Bord desselben eingeschifft hatte, sofort in Bewegung?

Test.: Sissignore.

Zeuge: Jawohl, mein Herr!

Pres.: Quale fu la direzione presa?

Präs.: Welches war die Richtung, die er nahm?

Test.: Non saprei, perchè non poteva vederlo, essendo abasso.

Zeuge: Darüber weiß ich nichts, nachdem ich es nicht sehen konnte, da ich unten war.

Pres.: Qual era la sua attribuzione sull'„Affondatore“?

Präs.: Welches war Ihre Dienstesbestimmung am Bord des „Affondatore“?

Test.: Al timone.

Zeuge: Beim Steuer.

| | |
|---|---|
| Pres.: Non conobbe quali erano le direzioni che prese l'„Affondatore"? | Präs.: Erkannten Sie nicht die Richtungen, welche der „Affondatore" nahm? |
| Test.: Nossignore. | Zeuge: Nein, mein Herr! |
| Pres.: Vide che fossero cambiate queste direzioni con qualche frequenza? | Präs.: Bemerkten Sie, daß die Kursrichtungen sehr oft geändert wurden? |
| Test.: Sissignore, con frequenti ordini che dava l'ammiraglio a diritta ed a sinistra. | Zeuge: Jawohl, durch häufige Befehle nach steuerbord und backbord, welche der Admiral gab. |
| Pres.: L'ammiraglio dava questi ordini? | Präs.: Der Admiral gab diese Befehle |
| Test.: Sissignore. | Zeuge: Jawohl, mein Herr! |
| Pres.: L'ammiraglio aveva il commando dell'„Affondatore? | Präs.: Hatte der Admiral das Kommando des „Affondatore" übernommen? |
| Test.: Sissignore, perchè gli ordini mi venivano direttamente da lui. | Zeuge: Jawohl, da mir die Befehle von ihm direkt zukamen. |
| Pres.: Sa, che l'„Affondatore" tentasse l'urto di qualche vascello nemico? | Präs.: Ist Ihnen bekannt, daß der „Affondatore" einen Rammversuch auf ein feindliches Linienschiff versuchte? |
| Test.: Tentò l'urto del „Kaiser". | Zeuge: Er versuchte einen Rammstoß auf den „Kaiser". |
| Pres.: Una volta o due volte? | Präs.: Einmal oder zweimal? |
| Test.: Non so. | Zeuge: Das weiß ich nicht. |
| Pres.: Quella volta della quale ha cognizione, come andò che non si urtò il „Kaiser"? | Präs.: Von jenem Male, von welchem Sie Kenntnis haben, wie geschah es, daß der „Kaiser" nicht gerammt wurde? |
| Test.: Eravamo vicino ad investirlo, quando l'ammiraglio, dicendo che faceva troppo fuoco ordinò di accostare a diritta ed in tal modo si è evitato l'urto. | Zeuge: Wir waren schon so nahe um rammen zu können, als der Admiral, indem er sagte, daß er (der „Kaiser") ein zu starkes Feuer abgebe, befahl nach steuerbord abzufallen und auf diese Weise wurde der Rammstoß verhindert. |

Pres.: In qual senso prese Ella questa espressione che il vascello faceva troppo fuoco?

Präs.: In welchem Sinne nahmen Sie den Ausdruck, daß das Linienschiff ein zu starkes Feuer unterhalte?

Test.: Che stimava prudente di ritirarsi.

Zeuge: In dem Sinne, daß er es für angezeigt hielt, sich zurückzuziehen.

Pres.: Quale fu l'impressione che fece nell'equipaggio il vedere che si poteva urtare il vascello e che si evitò di urtarlo?

Präs.: Was für einen Eindruck machte es auf die Mannschaft, als dieselbe bemerkte, daß man das Linienschiff rammen konnte und dennoch auswich?

Test.: Cattiva.

Zeuge: Einen schlechten.

Pres.: L'„Affondatore" tentò urtare altre navi oltre il „Kaiser"?

Präs.: Versuchte der „Affondatore" außer dem „Kaiser" noch andere Schiffe zu rammen?

Test.: Credo di no.

Zeuge: Ich glaube nein.

## 2. Aus der Zeugenaussage des Guardia-marina Salvati (Ferdinando).

(Rendiconti etc. etc., Seite 84.)

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

„Dopo che l'ammiraglio fu sull'„Affondatore", il legno stette fermo forse per 10 minuti; trascorso questi 10 minuti, il fuoco incominciò e allora l'ammiraglio con quella parte di Stato Maggiore, che erasi condotto con sè discese nella torre."

„La maestranza, destinata ad ingranare la ruota del timone, che era nella torre, si diede all'opera, ma il fuoco del nemico impedì questo lavoro."

„Nachdem der Admiral auf dem „Affondatore" war, stand das Schiff noch ungefähr 10 Minuten still; sowie diese 10 Minuten abgelaufen waren, begann das Feuer und nun begab sich der Admiral mit dem mitgebrachten Teile seines Stabes in den Turm."

„Die Schiffszimmerleute, welche bestimmt waren, das im Turme befindliche Steuerrad (Gefechtssteuer) einzukoppeln, gaben sich dieser Arbeit hin, welche jedoch durch das Feuer des Feindes verhindert wurde."

„Trascorsero intanto ad un dipresso 10 minuti, successivamente il bastimento si mise in moto, dapprima alquanto lentamente, poscia con tutta la sua celerità; dirigendo verso il

„Es vergingen ungefähr 10 Minuten, bis das Schiff nach und nach sich in Bewegung setzte, zuerst etwas langsam, sodann seine Fahrt mit der größtmöglichsten Geschwindigkeit auf-

nemico, una corazzata nemica, passando sulla sinistra dell' „Affondatore", gli fece fuoco interrotto, che ha prodotto qualche danno."

nehmend und indem es gegen den Feind steuerte, passierte eine feindliche Panzerfregatte an Backbord des „Affondatore" und gab ein Vormeisterfeuer gegen ihn ab, welches einigen Schaden anrichtete."

„Dopo 4 minuti, sempre camminando, vedemmo il „Kaiser" dirigersi contro di noi in atto d'investire. L' „Affondatore" ha evitato l'urto andando a tutta forza e sparandovi contro i suoi due cannoni. Il vascello passandoci di poppa alla distanza di 80 sino a 90 *m*, ci scaricò addosso le sue batterie; allontanandoci da questo vascello incontrammo una corazzata austriaca, che ci fece fuoco addosso ed un projettile passò da un bordo all'altro; intanto vedendosi da una ferritoja della torre nuovamente il „Kaiser", fermo apparentemente, coll'albero di trinchetto in coperta, bompresso e fumajuolo abbatuti, si pensò di andarlo ad investire, e fu lo stesso ammiraglio che, informato di questo diede l'ordine al commandante Martini. Allora girando ci dirigemmo sul vascello, ma dopo un buon tratto di cammino ed essendo bastantemente vicini girammo sulla diritta e pigliando nel fianco i projettili del „Kaiser", il quale ad una certa distanza era sostenuta da una corazzata."

„Nachdem wir 4 Minuten so fortgesteuert, sahen wir das Linienschiff auf uns abhalten, mit der Absicht zu rammen. Der „Affondatore" wich, mit ganzer Kraft fahrend, dem Stoße aus und feuerte seine beiden Kanonen ab. Indem das Linienschiff uns achter passierte, auf eine Distanz von 80 bis 90 *m*, feuerte es seine Batterien gegen uns ab und nachdem wir uns von ihm entfernten, begegneten wir einer österreichischen Panzerfregatte, die ihr Feuer auf uns richtete und ein Projektil ging von einer Bordwand durch die andere; als man hierauf durch eine Spähscharte neuerdings den „Kaiser" bemerkte, anscheinend haltend, mit dem Fockmast auf Deck und Bugspriet wie Kamin heruntergestürzt, hielt man es für angezeigt, gegen ihn zu gehen und ihn zu rammen; und es war der Admiral, welcher hievon in Kenntnis gesetzt, dem Kommandanten Martini hiezu den Befehl gab. Indem wir nun wendeten, steuerten wir auf das Linienschiff los, aber nach einer hübschen Zeit, die wir gefahren waren und nachdem wir uns schon genügend nahe befanden, drehten wir nach steuerbord, die Kugeln des „Kaiser" in unsere Flanken empfangend, der auf eine gewisse Entfernung von einer Panzerfregatte unterstützt wurde."

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

### 3. Aus der Zeugenaussage des Guardia-marina Fergola (Francesco).

(Rendiconti etc. etc., Seite 78.)

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

| | |
|---|---|
| Pres.: Quando si pose in moto l'„Affondatore" qual direzione prese? | Präs.: Als sich der „Affondatore" in Bewegung setzte, welche Richtung nahm er? |
| Test.: Si prese la direzione del nemico. | Zeuge: Man nahm die Richtung gegen den Feind. |
| Pres.: Incontrarono qualche nave amica? | Präs.: Begegneten Sie irgend einem feindlichen Schiffe? |
| Test.: Dopo non molto, trovammo due legni nemici dinanzi, anzi ci fu un momento che ci passarono bordo a bordo due corazzate nemiche, poi si vide passare il vascello ed altri poi non si videro. | Zeuge: Bald darauf fanden wir zwei feindliche Schiffe vor uns, es war sogar ein Moment, wo uns zwei feindliche Panzerfregatten Bord an Bord passierten, hierauf sah man das Linienschiff passieren, andere sah man später nicht. |
| Pres.: E quando passò il vascello, non si fece un tentativo per investirlo? | Präs.: Als das Linienschiff passierte, wurde da nicht ein Versuch unternommen es zu rammen? |
| Test.: Il tentativo d'investimento fu dopo. | Zeuge: Der Versuch zum Rammen geschah später. |
| Pres.: Nel principio del combattimento non vi fu un tentativo per investire il vascello? | Präs.: Bei Beginn des Kampfes geschah kein Versuch um das Linienschiff zu rammen? |
| Test.: Quando si vide la prima volta, no. | Zeuge: Als man dasselbe zum ersten Mal sah, nein. |
| Pres.: E dopo aver incontrato le due fregate nemiche, come ella dice, dove si diresse l'„Affondatore"? | Präs.: Und wohin begab sich der „Affondatore", nachdem er die zwei feindlichen Fregatten, wie Sie sagen, begegnet hatte? |
| Test.: Non saprei specificarlo. | Zeuge: Darüber weiß ich nichts Näheres. |
| Pres.: Qual era il suo ufficio sull'„Affondatore"? | Präs.: Welches war Ihre Dienstesbestimmung am Bord des „Affondatore"? |
| Test.: Era quello di stare pronto a qualunque ordine del commandante; per conseguenza se mi | Zeuge: Auf jeden vom Kommandanten gegebenen Befehl bereit zu sein: wenn daher derselbe mir den |

| | |
|---|---|
| ordinava di andar in un luogo, io doveva obbedire. | Befehl erteilte, irgendwohin zu gehen, so mußte ich gehorchen. |
| Pres.: Ha parlato di un tentativo fatto contro il „Kaiser", come avenne che questo tentativo non riuscì? | Präs.: Sie erwähnten eines gegen den „Kaiser" versuchten Stoßes; wie geschah es, daß dieser Versuch nicht gelang? |
| Test.: Si dirigeva sul „Kaiser", e si era già dato l'ordine in macchina di star pronti per arrestarla, e quasi quasi si era a poco distanza da esso; quando, non mi ricordo bene il perchè, l'ammiraglio volle fare accostare a diritta e non più investirlo, e credo sia stato scoraggito dal gran fuoco, che faceva il bastimento. (Mormorio.) | Zeuge: Man hielt auf den „Kaiser" ab und der Maschine war bereits der Befehl erteilt worden, sich zum stoppen bereit zu halten und fast war man schon auf eine geringe Entfernung von ihm, als — ich erinnere mich nicht des Grundes warum — der Admiral wollte, daß man nach steuerbord abfalle und nicht mehr ramme und ich glaube, daß er von dem heftigen Feuer abgeschreckt wurde, welches dieses Schiff unterhielt. (Gemurmel.) |
| Pres.: Chi commandava l'„Affondatore" durante il combattimento? | Präs.: Wer kommandierte den „Affondatore" während des Kampfes? |
| Test.: Io non andai subito nella torre, ma quando vi andai, l'ammiraglio aveva preso il commando; ed allorchè qualcuno dei nostri ufficiali, piloti o commandanti, che vi erano, proponevano d'investire ora un bastimento ora un altro, mi ricordo bene che l'ammiraglio abbia detto: „Ho io il commando, voglio far io tutto." | Zeuge: Ich ging nicht gleich in den Turm, aber als ich in denselben ging, hatte der Admiral das Kommando übernommen und so oft irgend jemand von unseren Offizieren, Piloten oder Kommandanten, die sich daselbst befanden, den Vorschlag machte, dieses oder jenes Schiff zu rammen, erinnere ich mich ganz wohl, daß der Admiral dann sagte: „Ich habe das Kommando, ich will alles machen". |
| Pres.: Dove stava durante il combattimento l'ammiraglio? | Präs.: Wo stand während der Schlacht der Admiral? |
| Test.: Nella torre. Allorquando ci portammo per investire il „Kaiser" | Zeuge: Im Turme. Als wir uns dem „Kaiser" genähert hatten, um ihn |

e che l'Affondatore poi uscì, quasi direi, fuori del combattimento (dico quasi perchè si sentirono i colpi già ad una certa distanza benchè io non posso precisarla), allora fu che l'ammiraglio mise fuori la testa da un boccaporto che c'è nella torre, dicendo una certa frase colla quale voleva far intendere che egli bramerebbe far felice la giornata anche perdendo la testa.

zu rammen und der „Affondatore" sich dann von ihm abwandte und fast außer Gefechtsbereich kam (ich sage fast, denn man hörte die Schüsse schon von einer ziemlichen Distanz, die ich allerdings anzugeben nicht im stande bin), da war es, daß der Admiral den Kopf zu einer Lucke, welche sich am Dache des Turmes befindet, heraussteckte, indem er dabei gleichzeitig eine gewisse Phrase gebrauchte, mit welcher er zu verstehen geben wollte, daß er den Tag noch zu einem glücklichen gestaltet sehen möchte, selbst wenn es ihm den Kopf kosten sollte.

---

## 4. Aus der Zeugenaussage des Linienschiffs-Unterleutnants de Luca (Alberto), Ordonnanzoffiziers des Admirals Persano.

(Rendiconti etc. etc., Seite 81.)

---

Pres.: Quando l'„Affondatore" si mise in moto, che direzione prese?

Test.: Direttamente contro la flotta nemica; questo fu il primo movimento.

Pres.: Incontrò per istrada qualche bastimento?

Test.: Il „Kaiser".

Pres.: E si tentò d'investirlo?

Test.: Veniva perfettamente di contrabordo all'„Affondatore" fino ad una certa distanza. Ci fu un momento che si credeva quasi certo

Präs.: Als der „Affondatore" sich in Bewegung setzte, welche Richtung nahm er?

Zeuge: Direkt gegen die feindliche Flotte; das war die erste Bewegung.

Präs.: Begegnete er auf dem Wege irgend einem Schiffe?

Zeuge: Dem „Kaiser".

Präs.: Und versuchte man ihn zu rammen?

Zeuge: Er kam gerade mit Gegenbord zum „Affondatore" bis auf eine gewisse Distanz. Es gab einen Moment, wo man sicher glaubte,

| | |
|---|---|
| d'investirlo, ma l'abbiamo evitato ed è rimasto sulla sinistra. | ihn zu rammen, aber wir haben ihn verfehlt und er blieb an Backbord.[1]) |
| Pres.: Perchè fu evitato? | Präs.: Warum wurde er verfehlt? |
| Test.: Questo non so, non fu ordinato di evitarlo, ma si evitò di fatto. | Zeuge: Das weiß ich nicht, es wurde nicht befohlen, ihn zu verfehlen, aber tatsächlich verfehlte man ihn. |
| Pres.: Bisognava forse fare qualche movimento? | Präs.: War es vielleicht hiezu notwendig eine Bewegung auszuführen? |
| Test.: La velocità con cui si va, un minuto, secondo, basta per evitare un bastimento. | Zeuge: Die Geschwindigkeit, mit welcher man fährt, eine Minute, Sekunde sind ausreichend um ein Schiff zu verfehlen. |
| Pres.: Quest' incontro fu sul principio del combattimento? | Präs.: War diese Bewegung zu Anfang der Schlacht? |
| Test.: Al primo incontro ed alla prima bordata del „Kaiser" sull'„Affondatore". | Zeuge: Beim ersten Zusammentreffen und bei dem ersten Gange des „Kaiser" gegen den „Affondatore." |
| Pres.: E dopo questo incontro, dove si è diretto „l'Affondatore?" | Präs.: Und wohin begab sich der „Affondatore" nach dieser Begegnung? |
| Test.: L'ammiraglio voleva tornare contro il „Kaiser", si girò sulla sinistra (l'„Affondatore" fa giri molto lunghi) ed il giro ci portò fuori del combattimento. Compiuto il nostro giro, per cui si impiegò 7 sino a 8 minuti, vedemmo il „Kaiser" (che in tutto questo tempo pare fosse stato adosso al „Re di Portogallo) uscirne dal combattimento, maltrattato di prua e mandando molto fumo, che sembrava avesse l'incendio a bordo. Ci siamo diretti nuovamente verso di lui e lo avvicinammo fino alla di- | Zeuge: Der Admiral wollte gegen den „Kaiser" kehren, man wendete über Backbord (der „Affondatore" macht sehr große Bögen) und dieser Bogen brachte uns außerhalb des Gefechtsbereiches. Nachdem wir unseren Bogen beschrieben hatten, wozu man 7 bis 8 Minuten brauchte, sahen wir den „Kaiser" (welcher wie es scheint in der Zwischenzeit mit „Rè di Portogallo" engagiert war) sich aus dem Gefechte zurückziehen, vorne sehr beschädigt und viel Rauch von sich gebend, so |

[1]) Kommodore v. Petz berichtet an Steuerbord.

stanza di 150 sino a 200 *m*, ma allora siamo tornati indietro.

daß es schien, er habe einen Brand an Bord. Wir nahmen neuerdings unseren Kurs gegen ihn und kamen ihm bis auf eine Distanz von 150 bis 200 *m* nahe, aber dann kehrten wir um.

Pres.: E perchè? E stato dato qualche ordine contrario al primitivo?

Präs.: Und warum? Wurde ein dem früheren entgegengesetzter Befehl gegeben?

Test.: Credo che l'ammiraglio voleva far vedere qualche segnale alla squadra in legno.

Zeuge: Ich glaube, der Admiral wollte der Eskadre der Holzschiffe ein Signal zeigen.

Pres.: Qual era il movimento che avrebbe dovuto fare l'„Affondatore" per investire il „Kaiser" in questa seconda volta?

Präs.: Welche Bewegung hätte der „Affondatore" ausführen müssen, um den „Kaiser" dieses zweite Mal zu rammen?

Test.: Se voleva investire il „Kaiser", doveva continuare la sua rotta.

Zeuge: Wenn er den „Kaiser" rammen wollte, so hätte er seinen Kurs fortsetzen müssen.

Pres.: E qual direzione hanno preso allora?

Präs.: Und welche Richtung haben Sie dagegen genommen?

Test.: Siamo andati verso la squadra in legno.

Zeuge: Wir sind gegen die Holzeskadre gegangen.

## 5. Aus der Zeugenaussage des Linienschiffsleutnants Solaroli (Davide).

(Rendiconti etc. etc., Seite 83.)

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Pres.: Che direzione prese l'„Affondatore" appena che fu in movimento?

Präs.: Welche Richtung nahm der „Affondatore", nachdem er sich in Bewegung gesetzt hatte?

Test.: Verso un gruppo di corazzate che erano intorno ad un vascello. Attraversava la linea nemica, ci siamo rivolti verso il nemico e ci siamo diretti sopra il „Kaiser".

Zeuge: Gegen eine Gruppe von Panzerschiffen, in deren Mitte sich ein Linienschiff befand. Er fuhr längs der feindlichen Linie, wir wandten uns gegen den Feind und richteten unseren Lauf gegen den „Kaiser".

Pres.: Quando si sono diretti sul „Kaiser", era sul principio o sul fine del combattimento?

Präs.: Als Sie sich gegen den „Kaiser" wandten, war dies am Anfange oder gegen das Ende der Schlacht?

Test.: Ci dirigemmo due volte sul „Kaiser", una volta quando questo si spingeva avanti, l'altra quando tornava indietro.

Zeuge: Wir wandten uns zweimal gegen den „Kaiser", einmal als dieser offensiv auftrat, das andermal als er sich zurückzog.

Pres.: E quando andarono verso il „Kaiser" la prima volta, fu tentato d'investirlo?

Präs.: Und als sie das erste Mal gegen den „Kaiser" gingen, wurde da versucht, ihn zu rammen?

Test.: Sissignore, gli andavammo incontro; era facile d'urtarlo.

Zeuge: Jawohl, mein Herr, wir gingen ihm entgegen; es war leicht, ihn anzurennen.

Pres.: Ma perchè non fu urtato?

Präs.: Aber warum wurde er nicht angerannt?

Test.: Non saprei dirlo; infatti si passava a brevissima distanza.

Zeuge: Das weiß ich nicht zu sagen; tatsächlich passierte man auf sehr kurze Distanz.

Pres.: E la seconda volta, come avenne che non fu urtato?

Präs.: Und das zweite Mal, wie geschah es da, daß er nicht gerammt wurde?

Test.: L'ammiraglio ha ordinato di accostare sulla **destra** e con questo movimento si è evitato l'urto.

Zeuge: Der Admiral gab den Befehl, **steuerbord** abzufallen und durch diese Bewegung wurde der Stoß vermieden.

Pres.: Ma vi era chi diceva di piegare a sinistra?

Präs.: Aber war nicht jemand da, der sagte backbord zu gehen?

Test.: Il commandante **Martini** diceva: „Accostiamo a sinistra" e questa era l'idea della maggior parte degli ufficiali che erano nella torre; perchè accostando a destra ci allontanavammo dal vascello. ecc. ecc.

Zeuge: Der Kommandant **Martini** sagte: „Fallen wir nach backbord ab" und dies war die Meinung des größten Teiles der Offiziere, welche sich im Turme befanden; denn steuerbord abfallend entfernten wir uns vom Linienschiff etc. etc. etc.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

## 6. Aus der Zeugenaussage des Linienschiffsleutnants Chinca (Domenico).

(Rendiconti etc. etc., Seite 83.)

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Pres.: Quando l'„Affondatore" cominciò il suo movimento, che direzione prese?

Test.: Eravamo sotto vento a linea dei nostri bastimenti corazzati disposti a scacchiera di fronte.

Pres.: Hanno incontrato fregate nemiche?

Test.: Due corazzate al largo; si sono fatti varii colpi, non mi ricordo se due o tre, che non ci colsero; poi è venuto il vascello il quale correva contro di noi; cioè no, non veniva contro di noi, ma si muoveva obliquamente alla rotta che noi tenevamo.

Pres.: Si è tentato d'investire il „Kaiser"?

Test.: La rotta era contraria perfettamente a quella che aveva il vascello; ci fu un momento che stando in coperta pareva che il bastimento si dirigesse sulla rotta che faceva il „Kaiser", ma poi ci siamo allargati sulla diritta ed allora abbiamo ricevuto una prima scarica. poi colpo per colpo tutta la bordata del „Kaiser", oltre qualche colpo di fucile.

Präs.: Wie der „Affondatore" sich in Bewegung setzte, welche Richtung nahm er?

Zeuge: Wir waren in Lee von der Linie unserer Panzerschiffe, welche in Schachfront formiert waren.

Präs.: Haben Sie feindliche Fregatten begegnet?

Zeuge: Zwei Panzerschiffe weit von uns; es wurden einige Schüsse abgegeben, ich erinnere mich nicht ob zwei oder drei, welche uns nicht erreichten; hierauf kam das Linienschiff, welches gegen uns steuerte; das heißt nein, es kam nicht gerade gegen uns. sondern etwas schräg zu unserem Kurse.

Präs.: Wurde versucht, den „Kaiser" anzurennen?

Zeuge: Der Kurs war vollkommen entgegengesetzt dem, welchen das Linienschiff inne hatte; es gab einen Augenblick, wo es schien — auf dem Deck stehend — als ob sich das Schiff gegen die Kursrichtung, welche der „Kaiser" innehatte, bewege, aber hierauf fielen wir nach steuerbord ab und da erhielten wir zuerst eine Breitseite und sodann Schuß nach Schuß aus der Flanke des „Kaiser", nebst einigen Gewehrschüssen.

Pres.: Ma c'è stato un momento in cui credette che si poteva investire il „Kaiser"?

Präs.: Aber gab es nicht einen Moment, in welchem Sie glaubten, den „Kaiser" rammen zu können?

Test.: Non saprei, forse per quell' ansia in cui era; ma mi pare che un momento ci fosse stato piegando più a sinistra: anzi l'aveva comunicato ad altri ed aveva ordinato pancia a terra.

Zeuge: Ich wüßte nicht, vielleicht infolge der Aufregung, in welcher ich mich befand; aber es scheint mir, daß ein solcher Moment gewesen sei durch Abfallen nach backbord; ich habe sogar mit anderen darüber gesprochen und anbefohlen, sich platt auf Deck zu werfen.

Pres.: Ella ha gridato.....

Präs.: Sie haben gerufen.....

Test.: Pancia a terra!

Zeuge: Platt auf Deck!

Pres.: L'ammiraglio in capo che posto occupava sull'„Affondatore"?

Präs.: Welchen Posten nahm der Admiral en chef am Bord des „Affondatore" ein?

Test.: Si è portato al posto di Commandante nella torre.

Zeuge: Er begab sich auf den Posten des Kommandanten im Turme.

Pres.: Ed è rimasto sempre nella torre?

Präs.: Und verblieb er immer im Turm?

Test.: Per quel tempo che ho potuto vedere io, finchè terminò la mischia credo vi sia stato; dopo terminata, venne sopra.

Zeuge: Die Zeit über, was ich sehen konnte und bis die Melee beendet war, glaube ich, daß er in demselben war, nach deren Beendigung kam er herauf.

Pres.: È stato Ella nella torre?

Präs.: Waren sie in dem Turm?

Test.: Mai.

Zeuge: Niemals.

Pres.: Quando ha creduto possibile d'investire il „Kaiser", dove era Ella?

Präs.: Zu jener Zeit, als nach Ihrer Meinung das Rammen des „Kaiser" möglich war, wo befanden Sie sich?

Test.: Era sopra coperta; ma mi sono ritirato, quando ho veduto l'ammiraglio là in cima alla torre.

Zeuge: Ich befand mich auf Deck; aber ich zog mich zurück, als ich den Admiral oben auf dem Turme sah.

Pres.: Ma in cima a qual torre? Non era l'altra?

Präs.: Aber auf welchem Turme oben? War es nicht der andere?

Test.: No, alla torre dei cannoni.

Zeuge: Nein, auf dem Geschützturme.[1])

Pres.: Dopo avuto questo cozzo col „Kaiser", che direzione ha preso l'„Affondatore"?

Präs.: Nachdem dieser Zusammenstoß mit dem „Kaiser" stattgefunden. welche Richtung nahm dann der „Affondatore"?

Test.: Dal momento che abbiamo avuti tutti quei colpi, ho ricevuto gli ordini del commandante in capo di provvedere a tutte quelle riparazioni ed a tutti quei bisogni che fossero urgenti.

Sono disceso abbasso dove feci quanto si poteva in quel momento, più tardi ho sentito una granata che era scoppiata sulla coperta e che aveva fatto saltare un poco della medesima. Dopo salito in coperta, non c'è stato altro tentativo; io non sono stato testimone che al primo fatto.

Zeuge: Vom Momente an, wo wir diese Schüsse erhielten, wurde mir vom Oberkommandanten anbefohlen, alle jene Reparaturen und Maßnahmen vorzunehmen, welche sich als dringend notwendig herausstellten.

Ich stieg unter Deck, wo ich soviel, als eben in diesem Momente möglich war, die Ordnung herstellte; später hörte ich eine Granate auf Deck platzen, welche von diesem etwas aufriß. Nachdem ich wieder auf Deck gekommen war, wurde kein anderer Versuch mehr unternommen; ich war nur Zeuge vom ersten.

Pres.: Non ha saputo che verso la fine del combattimento, anzi quando si poteva dir terminato, ci sia stato un altro tentativo?

Präs.: Haben Sie nicht gewußt, daß gegen Ende des Gefechtes, als dieses sozusagen schon beendet war, noch ein anderer Rammversuch unternommen worden sei?

---

[1]) Sowohl die Frage wie die Antwort hierauf sind in dieser Form unverständlich und dürfte im Texte des stenographischen Protokolls wohl ein Irrtum unterlaufen oder etwas ausgelassen worden sein. Der „Affondatore" hatte, wie erinnerlich, (siehe Seite 293) 2 drehbare Geschütztürme, je einen vorne und achter sowie einen sogenannten Kommandoturm in der Mitte des Schiffes, welche aber nicht miteinander kommunizierten und in welche man sich vom Deck aus begab. Der Admiral befand sich im Kommandoturm und mußte, um aus demselben heraus und auf das Deck zu gelangen. durch die große Öffnung am Dache desselben, wo sich die Stiege befand, hinauf und sodann vom Dache des Turmes über eine zweite Stiege auf das Deck herabsteigen. Das ist es, was Linienschiffsleutnant Chinca mit dem Ausdrucke „cima della torre" sagen will und es wird zweifelsohne in seiner Antwort heißen sollen: „No, alla torre di commando" und nicht „torre dei cannoni". A. d. V.

Test.: Ho sentito palarne, ma non ho veduto nulla.

Zeuge: Ich habe davon reden gehört, aber ich habe nichts gesehen.

Pres.: Non può dir nulla sulle segnalizioni?

Präs.: Können Sie etwas über die Signale sagen?

Test.: No, soltanto quando l'ammiraglio è uscito ho sentito che si lamentava che non si fosse eseguito un signale; ma non so, perchè non l'ho letto, ne interpretato.

Zeuge: Nein, nur als der Admiral herunterstieg, hörte ich, wie er sich beklagte, daß man ein Signal nicht ausgeführt habe; aber ich kenne es nicht, ich habe es nicht abgelesen noch entziffert.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

## 7. Aus der Zeugenaussage des Linienschiffskapitäns Cav. Martini (Federico), Kommandanten des „Affondatore".

(Rendiconti etc. etc.; Seite 83.)

— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Pres.: E quale direzione prese l'„Affondatore"?

Präs.: Und welche Richtung nahm der „Affondatore"?

Test.: L'„Affondatore" appena si mise in moto cercò di entrare nella mischia; s'incontrò col vascello „Kaiser" che veniva con la prua verso di noi; lo evitò non essendo in posizione favorevole, quindi diresse contro un altro bastimento austriaco, ma fu costretto divergere la rotta perchè eravamo molestati da una corazzata; ordinai di accostare sulla sinistra e dirigere sul vascello.

Zeuge: Sofort, nachdem sich der „Affondatore" in Bewegung gesetzt hatte, trachtete er in die Melee zu kommen; auf dem Wege dahin begegnete er dem Linienschiff „Kaiser", welches mit dem Buge gegen uns zukam; er wich ihm aus, da er in keiner günstigen Position war; hierauf steuerte er gegen ein anderes österreichisches Schiff, war aber genötigt, aus seinem Kurse zu gehen, da wir von einer Panzerfregatte belästigt wurden; ich gab den Befehl, backbord zu gehen und auf das Linienschiff loszusteuern.

Pres.: Per dirigere la manovra, dove stava?

Präs.: Wo standen Sie, um das Manöver zu leiten?

Test.: Io guardai dal buco circolare che era nella parte superiore della

Zeuge: Ich sah zum kreisrunden Loche heraus, welches im Dache des

torre. Dirigemmo sul vascello „Kaiser" e quando fummo a 300 *m* di distanza ordinai all'ufficiale Solaroli di avvisare in macchina di tenersi pronti, perchè andavammo ad urtare contro il vascello. Ad un tal punto l'ammiraglio mi ordinava di accostare a diritta; io credeva fosse più adatto a sinistra, invece l'ammiraglio volle che si fosse portato a diritta ed il vascello evitava interamente l'urto, ricevendo noi qualche scarica.

Turmes angebracht ist. Wir steuerten auf das Linienschiff „Kaiser" und als wir zirka 300 *m* von ihm entfernt[1]) waren, befahl ich dem Linienschiffsleutnant Solaroli in der Maschine zu avisieren, daß man sich dort bereit halte, indem wir das Linienschiff rammen würden. So weit angelangt, befahl mir der Admiral steuerbord zu gehen; ich hielt es für mehr angezeigt, nach backbord zu halten, aber der Admiral bestand darauf, daß steuerbord abgehalten würde und das Linienschiff entging gänzlich dem Stoße, während wir bei dieser Gelegenheit einige Lagen erhielten.

## 8. Aus der Zeugenaussage des Linienschiffskapitäns Comm. d'Amico (Edoardo), Stabschef der Flotte.

(Rendiconti etc. etc.; Seite 69.)

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

„Quando abbiamo cominciato il combattimento lo cominciammo col tirare con cannone di prua da 300 contro la nave nemica in testa, poi abbiamo diretto per investire una corazzata che credevamo o almeno io credetti l'ammiraglia del nemico; ma il vascello nemico si è fatto avanti per investirci di traverso e allora il commandante dell'„Affondatore" fu obbli-

„Bei Beginn des Gefechtes war unser erster Schuß mit dem 300pfünder aus dem vorderen Turm gegen das feindliche Schiff an der Spitze gerichtet; hierauf steuerten wir, um eine Panzerfregatte zu rammen, welche wir[2]) oder wenigstens ich für das feindliche Admiralschiff hielten; aber das feindliche Linienschiff kam entgegen in der Absicht. uns dwars anzurennen und da

---

[1]) Nach den österreichischen Angaben wäre der „Affondatore" bis auf 1 Kabel = 200 *m* nahe gekommen.

[2]) Die „Elisabeth". welche für ein Panzerschiff gehalten wurde; siehe Seite 201, 261 und 295.

gato di deviare ed abbiamo mancato l'urto."

„Abbiamo fatto un giro tutto intorno per andare ad investire il vascello nemico, qual giro ci spinse sulla seconda linea nemica e facendo questo ricevemmo parecchie scariche dal vascello stesso che è passato contro il nostro bordo a brevissima distanza, tanto che la fucileria ci tirò adosso."

„La seconda volta che abbiamo fatto questo giro per cercare d'investire il vascello eravamo in rotta quasi parallela al vascello stesso e mi pareva che se avessimo accostato alquanto sulla sinistra, lo avremmo investito; ma in quel momento ho inteso l'ordine dell'ammiraglio di accostare a diritta e siccome questa rotta ci doveva deviare dal vascello l'ho avvertito dicendo: „Ammiraglio, a sinistra!" e ho poi presente che anche il commandante Martini aveva fatto questa osservazione; ma l'ammiraglio ha detto che commandava lui ed allora io mi sono taciuto."

war der Kommandant des „Affondatore" gezwungen auszuweichen und so haben wir den Stoß verfehlt."

„Wir beschrieben nun einen vollständigen Kreis, um gegen das Linienschiff zu gehen und dasselbe zu rammen, welcher Kreis uns auf die feindliche zweite Linie warf und indem wir dies taten, erhielten wir einige Lagen vom Linienschiff, welches uns mit Gegenbord sehr nahe passierte, so daß ein Gewehrfeuer auf uns unterhalten wurde."

„Als wir zum zweiten Male diesen Kreis beschrieben, um zu versuchen, das Linienschiff zu rammen, befanden wir uns in einem fast parallelen Kurse zu diesem und es schien mir, daß, wenn wir etwas nach backbord abgehalten hätten, wir es rammen müßten; aber in diesem Augenblicke hörte ich den Admiral befehlen, steuerbord abzuhalten und da diese Richtung uns vom Linienschiff entfernen mußte, so machte ich ihn hierauf aufmerksam, zurufend: „Admiral, backbord!" und fällt mir bei dieser Gelegenheit ein, daß auch Kommandant Martini dieselbe Bemerkung machte; aber der Admiral entgegnete uns, daß er befehle und so schwieg ich."

## 9. Aus der Verteidigungsrede des Admirals Persano im Prozesse.

(Rendiconti etc. etc.; Seite 129.)

„Un appunto grave che mi si fece e che forse è quello che ha più

„Eine schwere gegen mich vorgebrachte Beschuldigung und eine, die

influito nell'opinione generale e dirò anche dei miei giudici, è la manovra che eseguii nello intento d'investire il „Kaiser". Giunto a questo punto, o Signori, io desidero mi permettiate, a meglio farvi intendere la cosa, di spiegarmi con similitudini, giacchè il farmi capire qui, dove seggono due soli ammiragli, di cose puramente proprie all'arte nostra, sarebbe difficile per chi non comprende i termini marinareschi."

vielleicht am meisten dazu beigetragen hat, daß sich sowohl die allgemeine Meinung wie vielleicht auch die Stimmung meiner Richter gegen mich gewendet haben, ist jene, welche sich auf das Manöver bezieht, welches ich in der Absicht, den „Kaiser" zu rammen, ausführte. Bei diesem Punkte angelangt, erlauben Sie, meine Herren, daß ich zu Ihrem besseren Verständnisse, nachdem hier bloß zwei Admirale als mit dem Seewesen besser Vertraute sitzen, Ihnen ein Gleichnis vorführe, weil sonst meine Auseinandersetzungen für jene, welche die seemännischen Ausdrücke nicht kennen, schwer verständlich wären."

„Supponete per un momento che un generale d'Armata abbia un cavallo forte, focoso, ma non addestrato al maneggio del cavaliere che lo vuole volgere prontamente od a dritta od a sinistra. Supponete che veda da lontano un Commandante di Cavalleria che fugge avendo un cavallo pronto e ubbidiente ai suoi ordini. Il primo lo vede, gli corre contro a briglia sciolta e tenta urtarlo nel fianco sinistro che è quello che gli si presenta. Il fuggente che è abile cavaliere e fortunatamente ha sotto di sè un destriero obbediente alla chiamata, volta a un tratto il suo cavallo e presenta il fianco destro a chi veniva per urtarlo nel fianco sinistro."

„Nehmen Sie einmal an, ein General des Landheeres besitze ein kräftiges, feuriges aber nicht zugerittenes Pferd, welches nicht dem Zügel des Reiters, der es rasch nach rechts oder links wenden will, folgt. Nehmen Sie weiters an, daß dieser General von weitem einen Kavalleriekommandanten erblickt, welcher auf der Flucht begriffen ist, der aber ein zugerittenes und folgsames Pferd unter sich hat. Der erste rennt mit verhängtem Zügel auf ihn zu und versucht in die linke Seite des Gegners — das ist jene, welche sich ihm darbietet — zu stoßen. Der Fliehende, ein gewandter Reiter, der glücklicherweise ein dem Zügel folgsames Streitroß unter sich hat, wendet plötzlich sein Pferd und zeigt nun dem, welcher die Absicht hatte, in die

linke Seite zu stoßen, die rechte Seite.[1])"

„A chi giudicasse solo dal senso della vista, parrebbe che dovesse urtare da un lato dato, ma chi giudica col criterio, si avvede facilmente che il lato verso cui deve dirigere per produrre l'urto, è l'opposto."

„Demjenigen, der nur nach dem ersten Blick urteilen wollte, würde es nun scheinen, daß er nach der gegebenen Seite zustoßen müsse; derjenige aber, der mit Überlegung urteilt, wird mit Leichtigkeit bemerken, daß die Seite, nach welcher hin er sich wenden müsse, um den Stoß auszuführen, die entgegengesetzte Seite sei."

„Si dirà l'urto non è seguito. Vero, non è seguito; ma vi prego di considerare, che l'uno, il fuggente, aveva un cavallo rapido, maestrevolmente addestrato, docile alla voce ed alla briglia del suo cavaliere. L'altro aveva un cavallo robusto, potentissimo, ma ribelle al maneggio. Ed il succedere o non succedere dell' urto è cosa che dipende da pochi minuti, secondi!"

„Man wird mir einwenden, der Stoß ist nicht erfolgt. Wahr, er ist nicht erfolgt; aber ich bitte Sie zu berücksichtigen, daß der eine, der Fliehende, ein schnelles, meisterhaft abgerichtetes, der Stimme wie dem Zügel seines Reiters folgendes Pferd hatte. Der andere hatte ein derbes, sehr kräftiges aber der Leitung widerstrebendes Pferd. Und das Gelingen oder Nichtgelingen des Stoßes ist eine Sache, die von wenigen Minuten, Sekunden abhängt!"

„Come adunque si vuol far colpa al cavaliere della inettitudine del cavallo?"

„Wie will man also dem Reiter wegen der Untauglichkeit seines Pferdes Schuld geben?"

„Domando scusa di questa similitudine al Senato, ma a parer mio è la più atta a poter convincere."

„Ich bitte den Senat um Entschuldigung, mich dieses Gleichnisses bedient zu haben, aber nach meinem

---

[1]) Dies ist einfach nicht wahr und deshalb hinkt das Gleichnis. Der „Kaiser" welcher hier mit dem fliehenden Reiter verglichen wird, zeigte dem „Affondatore" stets nur eine, und zwar die Steuerbordseite, da er sich backbord vom „Affondatore" befand und die beiden Schiffe einen nahezu parallelen Kurs steuerten. Der Admiral konnte daher nie die Absicht gehabt haben, den „Kaiser" an Backbord zu rammen. Der Vergleich des „Kaiser", der sich wie wir wissen, mit schwachen Feuern und havariertem Steuer nach S. Giorgio zurückzog, mit einem schnellen, meisterhaft abgerichteten und dem Reiter folgenden Pferde, ist überhaupt ein sehr gewagter. A. d. V.

Dafürhalten ist es am meisten geeignet, überzeugen zu können."

„Ora, dopo questo fatto chi guidava il cavallo, perduto l'urto, è trasportato dal suo veloce correre in avanti dove scorge una parte delle sue forze inattive; egli allora continua la sua corsa verso quelle forze e non pensa più a ritornare verso il fuggitivo, ma pensa solo a quelle forze inattive onde spingerle nuovamente a riprendere la battaglia."

„Nun, nach dem mißglückten Stoße, wurde derjenige, welcher das (ungelenkige) Pferd ritt, durch seinen raschen Lauf weit nach vorne gebracht, wo er einen Teil seiner Streitkräfte untätig sieht; er setzt nun seinen Lauf gegen diese fort und denkt nicht mehr daran, zu dem Fliehenden zurückzukehren, sondern denkt nur an diese untätigen Streitkräfte, um sie neuerdings anzuspornen, die Schlacht wieder herzustellen."

„Questo era l'esempio su cui io intesi di appoggiare tutta la manovra che ho eseguito, paragonando due navi a due cavalieri che s'inseguono."

„Dieses war das Beispiel, nach welchem ich beabsichtigte, das ganze Manöver, welches ich vollführte, zu erklären, indem ich zwei Schiffe mit zwei Reitern, die sich gegenseitig verfolgen, verglich."

„Io riconosco in quelli che sono venuti a deporre contro di me a questo proposito molta bravura e molto ardimento, ma quanto al giudicare delle mie operazioni, nissuno vivaddio, è più competente di me."

„Ich lasse allen jenen, welche über dieses Faktum hier gegen mich ausgesagt haben, bezüglich ihrer großen Bravour und ihres großen Eifers volle Anerkennung widerfahren, aber was die Beurteilung meiner Handlungen anbelangt, so ist da, Gott sei Dank, niemand kompetenter als ich."[1])

— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

## 10. Aus dem Tagebuche des Admirals Persano.

(Rendiconti etc. etc.; Seite 29.)

— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

„Verso le $11^h$ antemeridiane l'armata sotto il mio commando apre

„Gegen $11^h$ a. m. eröffnet die unter meinem Kommando stehende

[1]) Dieser Ausspruch zeigt so recht den Größenwahn des Admirals Persano. In maritimen Dingen war er unfehlbar! A. d. V.

prima il fuoco sul nemico. Ordino allora al commandante Martini dell'„Affondatore“ di correre contro il vascello nemico ed affondarlo. La mischia s'impegna accanita; il commandante Martini dirige benissimo sul vascello, passando in mezzo al fuoco nemico. Anelo di raggiungere quel legno. L'ho sotto gli occhi: gli spariamo contro i nostri cannoni da 300 e vedo chiaramente ch'è colpito in pieno.“

Flotte zuerst das Feuer gegen den Feind. Ich erteile nun dem Kommandanten Martini den Befehl, gegen das feindliche Linienschiff zu steuern und es zu rammen. Die Melee entspinnt sich erbittert; der Kommandant Martini steuert ausgezeichnet gegen das Linienschiff, mitten zwischen dem feindlichen Feuer passierend. Ich strebe sehnlichst danach, dieses Schiff zu erreichen. Ich habe es bereits unter den Augen; wir schleudern ihm unsere 300pfünder entgegen und ich sehe deutlich, daß es mitten hinein getroffen ist.“

„Il tenente di vascello Chinca, esposto sulla tolda con alcuni marinai spiega una temerità di coraggio sorprendente. Ne lo complimento; lo trovo modesto quanto valoroso, e lo è all'estremo. Arrivano corazzate nemiche a sostegno del vascello, contro cui correvamo, che non ha più bompresso ne albero di trinchetto, ne fumajuolo. Corre al vento presentando vista spettacolosa ed imponente. Il suo fuoco contro di noi ci colpisce da varii lati e ci ferisce in più parti. Avvicinatolo, oltre al vivo fuoco delle sue artiglierie ci riceve con scariche di moschetteria contro i nostri che stanno sulla tolda con Chinca alla testa.“

„Der auf dem Oberdeck mit einigen Matrosen postierte Linienschiffsleutnant Chinca entwickelt eine bewunderungswürdige Kühnheit. Ich beglückwünschte ihn hiezu; ich finde ihn ebenso bescheiden wie tapfer und er ist dies bis zum Äußersten. Es kommen feindliche Panzerschiffe dem Linienschiffe zu Hilfe, gegen welches wir lossteuern und das kein Bugspriet, keinen Fockmast und keinen Schlot mehr hat. Es fährt am Wind, einen sehenswerten und imponierenden Anblick darbietend. Sein Feuer gegen uns trifft uns an verschiedenen Stellen. Ihm nähergekommen empfängt es uns außer seinem lebhaften Artilleriefeuer auch noch mit Gewehrsalven gegen unsere Leute, die mit Chinca an der Spitze auf dem Oberdecke stehen.“

„Sono sempre nella speranza di raggiungerlo ed afferarlo. Se non che per mala disposizione del frenello del timone, male si pùo governare e l'urto

„Ich bin immer noch in der Hoffnung, es zu erreichen und zu versenken, wenn es nicht geschehen wäre, daß man zufolge einer schlech-

viene evitato; e così succede di altri legni contro i quali pure si voltò la prora. Ma il fuoco dei nostri due cannoni riesce micidiale a chi colpisce."

ten Installierung des Steuerreeps nur schlecht steuern kann, weshalb der Stoß verfehlt wird und so geschah es auch noch mit anderen Schiffen, gegen welche wir den Bug gerichtet hatten. Aber das Feuer unserer zwei Geschütze erwies sich als ein verderbenbringendes für den, welchen es traf."

## 11. Aus dem Berichte des Admirals Persano über die Schlacht von Lissa.

(„I fatti di Lissa", Seite 28 u. ff.)

„Scagliato che ebbe l'„Affondatore" il suo primo colpo contro la fregata ammiraglio nemica, il suo commandante cav. Martini, in eseguimento de' miei ordini, manovrò per dirigere l'„Affondatore" ad investire in pieno quella nave seguita dappresso dal vascello „Kaiser"."[1])

„Fu allora che mi avvidi che per cattiva disposizione del frenello della barra del timone, a stento si poteva far agire quella potenza meccanica: grave inconveniente sempre per una nave, massime poi quando il bastimento è chiamato, anzi tutto, a sprofondare il nemico a colpi d'ariete. Difatti non solo si mancò al nostro intento, ma si corse rischio di venire noi stessi investiti da chi si voleva in-

„Nachdem der „Affondatore" seinen ersten Schuß gegen die feindliche Admiralsfregatte abgegeben hatte, manövrierte der Kommandant desselben, Linienschiffskapitän Martini, auf meinen Befehl derart, daß der „Affondatore" jenes Schiff, welchem das Linienschiff „Kaiser" folgte,[1]) in seine Flanke anrennen könne."

„Bei dieser Gelegenheit bemerkte ich, daß man infolge einer mangelhaften Führung des Steuerreeps nur mit großer Anstrengung den ganzen Steuermechanismus bewegen konnte: ein großer Übelstand für ein jedes Schiff, besonders aber für ein solches, welches vor allen anderen bestimmt ist, den Feind durch Rammstöße zum Sinken zu bringen. Und wirklich verfehlten wir

[1]) „Elisabeth".

vestire. E senza prontezza di manovra, correndo a tutta forza, difficilmente avremmo evitata la collisione a nostro danno. Il Martini maneggiò con maestria la nave affidata al suo commando, e mi congratulai seco."

nicht nur unsere Absicht, sondern wir liefen noch Gefahr, selbst von dem gerammt zu werden, den wir rammen wollten. Ohne Raschheit des Manövers hätten wir schwerlich, da wir mit voller Kraft fuhren, den Zusammenstoß, der zu unserem Schaden erfolgt wäre, vermieden. Martini manövrierte das seinem Kommando anvertraute Schiff mit Meisterschaft und ich beglückwünschte ihn aus diesem Anlasse."

„Fallito il primo intendimento, che fu cosa di pochi minuti, trovandoci nella seconda linea nemica, dissi al commandante Martini che vedesse se gli venisse fatto di dar contro al vascello: ma qui pure, non obbedendo l'„Affondatore" prontamente al timone, invece di dargli di cozzo, gli passammo allato rasentandolo, ricevendo l'intiera sua fiancata che ne perforava il legno in più parti, accompagnata da un nudrito fuoco di moschetteria contro la nostra gente che lavorava sulla tolda per abbozzare il sartiame troncato qua e là, e fermare l'àncora di posta di sinistra, la quale penzolante, per rottura delle sue bozze, batteva forte contro il bordo. Erano diretti dal loro bravo primo luogotenente Chinca, ufficiale di un coraggio e di un'intrepidezza ammirabili, superati solo da una modestia piuttosto unica che rara: corsi a stringergli cordialmente la mano."

„Nachdem unsere ursprüngliche Absicht fehlgegangen, was eine Sache von wenigen Minuten war, befanden wir uns in der feindlichen zweiten Linie und ich sagte zum Kommandanten Martini, er möge sehen, ob es ihm nicht gelänge, gegen das Linienschiff loszugehen; aber auch in diesem Falle gehorchte der „Affondatore" nicht prompt dem Steuer und anstatt dasselbe zu rammen, passierten wir es langschiffs sehr nahe und erhielten seine ganze Breitseite, welche das Schiff an mehreren Stellen durchbohrte, begleitet von einem wohlunterhaltenen Kleingewehrfeuer auf unsere Leute, welche am Deck beschäftigt waren, das zerfetzte Tauwerk herzurichten sowie den Backbordbuganker, der infolge seiner zerschossenen Sorrungen herunterhing und heftig gegen die Bordwand schlug, wieder an seine Stelle zu bringen. Sie standen hiebei unter der Leitung des Detailoffiziers, Linienschiffsleutnant Chinca, eines Offiziers von einer bewunderungswürdigen Tapferkeit und Unerschrocken-

„Non essendoci riuscito d'investire il vascello, l'„Affondatore" compieva l'intiero giro sulla sinistra, ritornando, in conformità dei miei ordini, a mettergli la prora adosso, sempre mirando di mandarlo a picco; nel mentre che, scorgendolo alle prese col „Re di Portogallo", gli lanciavammo alcuni buoni tiri coi nostri cannoni da 300, che distintamente abbiamo veduti colpirlo in pieno. Ma sebbene si trovasse alle strette con quella nostra nave che lo fulminava senza posa, non pertanto riusciva ad evitare l'urto che gli portammo di poppa e non ristava dal rispondere con altrettanta giustezza di tiro ai nostri ripetuti spari, crivellandoci veramente con ogni sorta di projettili, perforandoci persino la tolda con colpi ficcanti che appiccarono il fuoco ad uno dei camerini sotto coperta, presto spento dagli uomini condotti da quell'intrepido Chinca che ricordai. Fu in quel frattempo che si vide l'albero di trinchetto del vascello ed il suo fumajuolo cadere. Non occorrendo volgere più oltre l'attenzione ad un legno che, così smantellato, non poteva più agire con efficacia, troppo tempo richiedendosi a fare un'altro intiero giro per ritornargli contro, e dare indietro

heit, welche Eigenschaften bloß von einer ebenso seltenen Bescheidenheit übertroffen werden; ich beeilte mich, ihm herzlich die Hand zu schütteln."

„Nachdem es uns nicht gelungen war, das Linienschiff zu rammen, vollführte der „Affondatore" einen ganzen Kreis über Backbord, um, meinen Befehlen gemäß, neuerdings den Bug gegen dasselbe zu kehren, immer mit der Absicht, dasselbe in den Grund zu bohren, wobei wir ihm, als es inzwischen im Kampfe mit dem „Rè di Portogallo" sichtbar wurde, einige gute Schüsse mit unseren 300pfündern zusandten, welche wir deutlich ins Volle auftreffen sahen. Aber obschon es von diesem unserem Schiffe unausgesetzt beschossen, sehr in die Enge getrieben wurde, so gelang es ihm nichtsdestoweniger, dem Stoße auszuweichen, welchen wir von achter gegen dasselbe führten und es hörte nicht auf, uns mit einem wahren Hagel von Projektilen aller Art überschüttend, mit ebensoviel Treffsicherheit auf unsere wiederholten Schüsse[1]) zu antworten, hiebei das Deck mit seinen Stechschüssen aufreißend, welche einen Brand in einer Unterdeckkabine entzündeten, der jedoch gleich von den Leuten unter Führung jenes unerschrockenen Chinca, dessen ich schon erwähnt habe, gelöscht wurde. Unterdessen sah man den Fockmast und den

[1]) Dem „Affondatore" wurde gerade in diesem Momente der Drehmechanismus des vorderen Turmes durch Schüsse des „Kaiser" unbrauchbar. A. d. V.

essendo manovra falsa, perchè rende per alcun tempo la nave inabile al governo de' suoi movimenti, passai avanti nella direzione della battaglia: e uscito qualche poco dal denso fumo che ne avvolgeva da ogni lato, con mio gran stupore scorsi in distanza inoperosa l'intiera squadra delle navi non corazzate, la quale, senza aver preso parte al combattimento, eseguiva un movimento di contromarcia."

Kamin des Linienschiffes stürzen. Da ich es nun nicht mehr für notwendig hielt, einem Schiffe noch größere Aufmerksamkeit zu schenken, welches derartig beschädigt war und nicht mehr besonders wirksam auftreten konnte und da es ferner zu viel Zeit erfordert hätte, einen neuen vollen Kreis zu beschreiben, um sich neuerdings gegen dasselbe zu kehren, zu deinsen aber ein unrichtiges Manöver gewesen wäre, da hiebei das Schiff auf einige Zeit steuerunfähig wird: so fuhr ich in der Richtung der Schlacht (?) weiter und kurze Zeit, nachdem ich aus dem dichten Rauch, der uns von allen Seiten einhüllte, herausgekommen, erblickte ich zu meiner großen Verwunderung in einer weiten Entfernung vom eigentlichen Aktionsfelde die gesamte nicht gepanzerte Eskadre, welche, ohne am Kampfe teilgenommen zu haben, eine Bewegung im Gegenmarsch ausführte."

Aus der Vergleichung und Prüfung der vorstehend gebrachten Dokumente geht nun folgendes hervor:

Die Depositionen der Zeugen Salvati, Fergola, de Luca, Solaroli, Martini und d'Amico stimmen darüber überein, daß zwischen dem „Affondatore" und dem „Kaiser" zwei Begegnungen stattgefunden haben. Während aber die Zeugen de Luca und Solaroli die Absicht zu rammen auch bei der ersten Begegnung zugeben, behaupten die Zeugen Salvati, Fergola, Martini und d'Amico ganz bestimmt, daß bei dieser nicht beabsichtigt worden war, zu rammen, indem beide Schiffe einander schon so nahe gekommen waren, daß man im Gegenteile befürchtet hatte, selbst gerammt zu werden und daß es sich somit diesmal nur um ein bloßes Ausweichmanöver gehandelt habe. Dies ist nach der Situation, in welcher sich beide Schiffe befanden, auch vollkommen erklärlich und glaubwürdig. Ein derartiges Inein-

anderfahren mit Gegenkurs würde höchstwahrscheinlich den Untergang von beiden herbeigeführt haben und daß ein solches Risiko nicht in den Intentionen des Admirals Persano lag, glauben wir jetzt nach allem, was uns über ihn bekannt ist, mit Bestimmtheit annehmen zu können. Der eigentliche Rammversuch fand daher ohne allen Zweifel erst bei der zweiten Begegnung des „Affondatore" mit dem „Kaiser" statt, nachdem jener inzwischen seinen Bogen über Backbord beschrieben hatte.

Hiefür spricht auch ferner der Umstand, daß das Maschinenpersonale, welches durch das in die Maschine gegebene Aviso: „Attenti! appena detto arresta ad esser pronti ad andare indietro" aufmerksam wurde, daß ein Rammstoß beabsichtigt werde, angab: nur einmal und nicht zweimal kurz nach diesem Aviso das Auftreffen der Projektile auf die Bordwand backbord des „Affondatore" vernommen zu haben. Die vom Linienschiffe bei der ersten Begegnung auf so nahe Distanz abgegebenen Breitseiten hatten nämlich den „Affondatore" größtenteils überschossen und nur in der Takelage und auf Deck einige Schäden zugefügt.

Die Aussage des Zeugen Chinca weicht allerdings von denen der übrigen Zeugen ab und beläßt die Rammtätigkeit des „Affondatore" in einem solchen Dunkel, daß man im Zweifel bleibt, ob jene Affäre sich beim ersten oder beim zweiten Engagement des „Affondatore" mit dem „Kaiser" ereignet habe. Allein auch dieser Offizier hatte in der Voruntersuchung[1]) anders ausgesagt und insbesondere deponiert: „Daß sämtliche feindlichen Treffer auf der Backbordseite des „Affondatore" vom Linienschiffe herrührten, und zwar von jenem Momente, in welchen man einen Rammstoß — jedoch ohne Erfolg — versucht habe und in welchem der „Affondatore" nach steuerbord abfiel, sowie daß, wenn dieses Manöver nicht erfolgt wäre, der „Kaiser" dem Stoße nicht mehr hätte entgehen können; er sei ferner von dem sicheren und unausweichlichen Zusammenstoße so überzeugt gewesen, daß er durch das Maschinenscheilicht dem Maschinenpersonale sowie auch der Mannschaft des vorderen Geschützturmes zugerufen habe: ‚pancia a terra'" u. s. w., u. s. w. Nach der Aussage Chincas, welche wir hier mit den übrigen Zeugenaussagen gebracht haben und welche derselbe in der öffentlichen Verhandlung vor dem Senate abgab, müßte man wohl diese eben erwähnten Umstände auf die erste Begegnung beziehen, aber im Zusammenhalte mit den Aussagen der überwiegenden Majorität der anderen Zeugen kann man nicht umhin, sie dem zweiten Engagement zuzuschreiben, auf welches sie viel eher passen.

---

[1]) Rendiconti etc. etc., S. 29.

Es muß allerdings auffallen, daß ein so alter und erfahrener Offizier, wie Linienschiffsleutnant Chinca, der sich in dieser kritischen Zeit auf Deck befunden hat, nicht vollkommene Klarheit in eine Angelegenheit zu bringen im stande war, die infolge ihres aufregenden Charakters gewiß einen nachhaltenden Eindruck zurücklassen mußte. Man wird jedoch den Erklärungsgrund hievon darin zu suchen haben, daß dieser Offizier vom Admiral Persano für sein wackeres Verhalten während der Schlacht in einer geradezu überschwenglichen und ostensiblen Weise ausgezeichnet, bei der Rückkehr der Flotte nach Ancona sofort zur Beförderung zum Fregattenkapitän und für das Kommando der Panzerkorvette „Terribile" vorgeschlagen worden war, so daß sich gerade nicht sagen läßt, er sei ein vollkommen unbefangener Zeuge gewesen, wodurch dann allerdings seine eigentümliche zweideutige Aussage sowie seine momentan eingetretene Gedächtnisschwäche erklärlich wird.

In dem für den Admiral Persano so gravierendem Punkte des Abfallens nach steuerbord beim zweiten Engagement stimmen — mit Ausnahme Chincas — alle anderen Zeugenaussagen überein, so daß dieses Faktum als erwiesen angesehen werden muß. Übrigens leugnete es der Admiral nachträglich nicht mehr, sondern bestrebte sich vielmehr, dafür eine Begründung abzugeben, welche ihn entlasten und sein Manöver als das richtige hinstellen sollte. Inwieweit ihm dies gelang und insbesondere inwieweit sich diese seine Erklärung wieder mit seinen Berichten vereinbaren läßt, überlassen wir dem Urteile des Lesers. Soviel ist jedoch sicher, daß seinen anfänglichen schriftlichen Schilderungen über die Tätigkeit des „Affondatore" — wie dies auch die Anklageakte ganz richtig bemerkte — die Absicht zu Grunde lag, sich in recht großartigem Lichte zu zeigen, gleichzeitig aber seine Manöver so darzustellen, daß es unmöglich ward, das Richtige herauszufinden.

Nach dem Partikularjournal des Admirals Persano wäre man versucht zu glauben, daß, sowie das Feuer eröffnet war, der „Affondatore" sich sofort gegen das Linienschiff gewendet habe, daß sodann ein heftiges Gefecht zwischen diesen beiden Schiffen stattgefunden habe, daß er seine beiden 300pfünder gegen dasselbe abgefeuert und mitten hineingetroffen habe, hiebei wiederum von ihm getroffen worden sei und daß er ganz deutlich in diesem Momente gesehen habe, wie das Linienschiff Bugspriet, Fockmast und Schlot verlor. Daß er unmittelbar darauf versucht habe, es zum Sinken zu bringen, daß aber infolge eines Hindernisses am Steuerreep dieser Versuch mißlungen wäre und daß sich dasselbe bei später wiederholten Rammversuchen gegen andere Schiffe wiederholt habe. Diese letzteren fanden aber, wie wir nun wissen, in Wirklichkeit nicht statt und es stellt

sich daher diese Darstellung des Admirals als eine falsche, auf Täuschung berechnete dar.

Wollte man wieder seinem offiziellen Bericht über die Schlacht Glauben schenken, so müßte man sich zu der Anschauung bequemen, daß nicht beim ersten, sondern beim zweiten Engagement mit dem „Affondatore“ das Linienschiff „Kaiser“ seinen Fockmast, Bugspriet und Schlot verloren habe und daß dies geschehen sei, nachdem der „Affondatore“ von achter einen Stoß gegen dasselbe geführt habe, dem jedoch auszuweichen es dem Linienschiff gelang. Man müßte ferner annehmen, daß die guten Schüsse aus den 300pfündern es gewesen wären, welche den Sturz des Fockmastes und Schlotes auf dem Linienschiffe herbeigeführt hätten, während wir doch aus den Zeugenaussagen erfahren haben, daß die erwähnten Schüsse schon beim ersten Engagement abgefeuert worden waren sowie daß die schweren Havarien des Linienschiffes hauptsächlich von seinem Kampfe mit dem „Rè di Portogallo“ herrührten.

Es unterliegt somit keinem Zweifel, daß die ganze Leistung des „Affondatore“, wie sie vom Admiral Persano dargestellt wurde, der Wirklichkeit nicht entspricht, daß sich vielmehr ein gewisses Bestreben herausfinden läßt, der reinen Wahrheit aus dem Wege zu gehen, durch Verquickung von Nebenumständen, welche in die Schilderung geschickt eingeflochten sind, die Aufmerksamkeit von der eigentlichen Hauptsache abzulenken, die gravierenden Punkte dagegen so viel als möglich im unklaren zu belassen.

Faßt man daher alles nochmals zusammen, so ergibt sich für die Offensivtätigkeit des „Affondatore“ während der kritischen Zeit der Schlacht nahezu mit Gewißheit das folgende Bild: Der „Affondatore“ fuhr nach geschehener Einschiffung des kommandierenden Admirals und kurzem Halt behufs Einkuppelung seines Gefechtssteuers, zwischen „Rè d'Italia“ und „Palestro“ durchbrechend, der Linie der italienischen Panzerschiffe entlang, mit nördlichem Kurse gegen die österreichische Panzerdivision. Nach dem Passieren der Panzerschiffe des rechten Flügels stieß er auf die „Elisabeth“, welche im Pulverdampfe für ein Panzerschiff, ja sogar für das Admiralschiff gehalten wurde. Im Manöver begriffen, dieselbe zu rammen, gewahrt der „Affondatore“ plötzlich das Linienschiff, welches mit einem Kurse gegen ihn kommt, den er für sich gefährlich hält. Er läßt deshalb von der „Elisabeth“ ab und weicht, indem er nach backbord abfällt, dem vermeintlich vom Linienschiffe beabsichtigten Stoße aus. Erstes Engagement des „Affondatore“ mit dem „Kaiser“. Beide Schiffe passieren sich an steuerbord.[1]) Seine Kreisbewegung über Backbord weiter fortsetzend, gelangt der „Affondatore“ in die feind-

[1]) Bericht des Kommodore v. Petz; die Italiener behaupten Backbord.

lichen Holzschiffe hinein, die selbstverständlich vor ihm nach allen Richtungen auseinanderstieben, damit aber auch außer den Bereich des eigentlichen Kampfes, der mehr in nördlicher Richtung stattfindet.

Während dieser Zeit, ungefähr 10 bis 12 Minuten, nachdem sich „Kaiser" und „Affondatore" getrennt, findet das Engagement des „Kaiser" mit dem „Rè di Portogallo" statt, aus welchem sich der erstere stark beschädigt und entmastet nach Lissa zurückzieht, während „Affondatore" unterdessen seinen Kreis vollendet hat und, inzwischen seine Schäden ausbessernd, wieder einen nordöstlichen Kurs steuert. Hiebei erspäht er das Linienschiff auf seinem Rückzuge nach S. Giorgio und steuert auf dasselbe los, um es einzuholen und ihm den Weg zu verlegen. Es kommt zum zweiten Engagement zwischen „Kaiser" und „Affondatore". Beide Schiffe steuern einen fast parallelen Kurs, der „Affondatore" an Steuerbord des „Kaiser", welch letzterer etwas voraus ist. Der „Affondatore" hat diesmal die Absicht zu rammen, geht aber im entscheidenden Angenblicke, nachdem er schon auf 1 Kabel (200 Meter) nahe gekommen ist, wieder nach steuerbord zurück, anstatt nach backbord zu halten und gibt dann das Rammen auf. Hierauf steuert er gegen die Holzcskadre des Vizeadmirals Albini, womit seine Rammtätigkeit während der Schlacht beendet ist.

---

# Beilage VII.

## Gutachten der Sachverständigen über den „Affondatore“.

**Verfaßt über Auftrag der Untersuchungskommission des Senates.**[1])

### Übersetzung.

Die unterzeichneten Sachverständigen beehren sich hiemit, im nachstehenden die Beantwortung der ihnen von der Untersuchungskommission des Senates gestellten Fragen zu beantworten:

Frage I. Welche sind die unumgänglich notwendigen Bedingungen für einen Widder, damit er seiner Bestimmung im vollen Umfange genüge?

Bei der Beantwortung dieser Frage glauben die Sachverständigen von dem Gesichtspunkte ausgehen zu müssen, daß, obzwar man bei der Konstruktion des größten Teiles der Panzerschiffe, sowohl der eigenen als auch der fremden Marinen, das Hauptaugenmerk darauf gerichtet hat, sie alle zum Rammen befähigt zu machen, es dennoch für opportun befunden wurde, in das schwimmende Flottenmaterial Schiffe einzuführen, welche ausschließlich zu diesem Zwecke bestimmt sind.

In Berücksichtigung dessen, daß das Marineministerium, welches die Erbauung des „Affondatore“ anordnete, diese Zweckmäßigkeit anerkannt hat. ist es die Anschauung der Sachver-

[1]) Rendiconti etc. etc., Seite 38—39.

ständigen, daß ein Schiff dieser letzteren Klasse den nachstehenden Anforderungen zum größten Teil entsprechen soll:

1. Die erste und wichtigste Bedingung ist die der größtmöglichsten Geschwindigkeit, welche unter genauer Berücksichtigung aller gegenwärtig bestehenden Verbesserungen sowohl im Schiff- wie im Maschinenbau, nicht unter 14 Seemeilen pro Stunde betragen darf, denn es ist begreiflich, daß bei der Geschwindigkeit, welche man heutzutage schon bei den großen Panzerfregatten erreicht hat, eine geringere dem Widder wenig Chancen ließe, mit Erfolg zu wirken.

2. Eine andere von selbst einleuchtende, unbedingt notwendige Eigenschaft eines Widders muß die sein, unter Berücksichtigung seiner Länge mit der größtmöglichsten Schnelligkeit sich zu drehen und hiebei einen so kleinen Kreis als nur möglich zu beschreiben; dies wird nur durch eine zweckmäßig angebrachte Steuervorrichtung zu erreichen sein, welche es ermöglicht, die Ruderpinne fast augenblicklich unter dem nötigen Winkel zu bringen.

3. Ist es gleichfalls notwendig, daß der Sporn sowie das ganze Vorschiff eines Widders die größtmöglichste Festigkeit in der Konstruktion besitze, um eventuelle Gefahren und Havarien beim Stoße hintanzuhalten; diese bei einem aus Holz erbauten Schiffskörper schwer zu erreichende Bedingung

erlangt man aber leicht bei einem solchen aus Eisen.

4. Bei der ungemein großen Schwierigkeit, die für einen Widder besteht, ein feindliches Schiff zu rammen, wenn dieses vorzüglich manövriert wird, ergibt sich die Notwendigkeit, daß am Bord des ersteren ein Geschütz großen Kalibers derartig postiert sei, um in der Kielrichtung mit großer Schnelligkeit feuern zu können und um zu ermöglichen, daß das feindliche Schiff in der Zone der verwundbarsten Stellen, das ist in der Nähe der Wasserlinie getroffen werden könne.

5. Nachdem ein Widderschiff sich vermöge seiner Bestimmung mitten in die feindlichen Linien zu begeben hat und nicht nur dem Feuer des anzurammenden Schiffes allein ausgesetzt ist, sondern auch jenem von Schiffen, die zu dessen Schutze herbeieilen, so ist es absolut notwendig, daß dasselbe längs der ganzen Zone der Wasserlinie sowie der Türme und ihrer Drehvorrichtungen von einem Panzer von hinreichender Stärke beschützt sei, welche Stärke natürlich zu dem Kaliber der feindlichen Artillerie im richtigen Verhältnisse stehen muß. Nachdem ferner zum toten Werk gehörige nicht gepanzerte Teile existieren, so hat im Inneren des Schiffes eine jede Anhäufung von leicht zündbaren Stoffen vermieden zu werden, um so viel als möglich einer Feuersgefahr durch feindliche Hohlgeschosse zu begegnen.

**Frage II. Ob diese Bedingungen beim Widder „Affondatore“ zutreffen oder ob und welche Mängel bei der Konstruktion desselben bemerkbar sind, welche insbesondere dessen wirksame Aktion beeinträchtigen könnten, und zwar:**

***A.* bezüglich der Steuervorrichtung,**

***B.* bezüglich der Tauchung,**

***C.* bezüglich des Sporns,**

***D.* bezüglich der Form des Kommandoturmes?**

Weder die erste noch die zweite der unter I gestellten Bedingungen treffen beim „Affondatore“ zu. In erster Linie beträgt seine Geschwindigkeit nach den eingeholten Informationen bloß etwas weniges mehr als 11 Seemeilen pro Stunde mit kompleter Ausrüstung und erreicht nicht ganz 12 Seemeilen ohne derselben. Die unterzeichneten Sachverständigen sind der Ansicht, daß ein derartiges, den berechtigten Erwartungen in keiner Weise entsprechendes Resultat zum Teile seinen Grund darin hat, daß die Tauchung bei geladener Wasserlinie eine größere als die im Konstruktionsrisse vorhergesehene ist, und zwar beträgt der Unterschied nicht weniger als 2 englische Fuß (0·60*m*); hiemit ist auch das Alinea *B* dieser Frage beantwortet.

Was die Trägheit beim Manövrieren anbelangt, so hängt diese teilweise von der großen Länge des Schiffes sowie von der geringen Geschwin-

digkeit desselben ab; ferner ist diese zum Teil der wenig sinnreichen und schlecht ausgeführten Einrichtung des Steuerapparates zuzuschreiben, bei welchem die Sachverständigen die nachstehenden Mängel vorgefunden haben:

1. Befindet sich die Steuerpinne nicht in einer Ebene mit den beiden Enden des Steuerreeps, weshalb eine Übertragung vermittels zweier Rollen an jedem Ende unter nicht unbedeutender Vermehrung der Reibung stattfindet.

2. Sind die oben erwähnten Rollen und die verschiedenen Blöcke des Steuerapparates weder von einem entsprechenden Durchmesser noch von einer entsprechenden und passenden Form für ein Kettensteuerreep.

3. Ist die Art und Weise der Verbindung der geradlinigen Teile des Steuerreeps, bestehend aus Querstangen von Rundeisen in der Stärke von 25 *mm* Durchmesser, eine äußerst schwache, wodurch die Gefahr einer Havarie am Apparate, falls die Pinne bei einer raschen Wendung ganz am Bord gelegt wird und das Schiff mit ganzer Kraft fährt, sehr nahe liegt.

Was die dritte Hauptbedingung — Stärke und Solidität des Sporns — anbelangt sowie seiner anliegenden Teile (*C*), so geht die Ansicht der Sachverständigen dahin, daß der „Affondatore" in dieser Beziehung nichts zu wünschen übrig läßt, da sie bei der Untersuchung gefunden haben, daß er in diesem sowie

in jedem anderen Teile des Schiffskörpers mit besonderer Solidität und Genauigkeit nach den besten im Gebrauche stehenden Methoden erbaut ist.

Die Sachverständigen hegen keinen Zweifel, daß das beim „Affondatore" angewendete System der Drehtürme das vorteilhafteste ist, um der unter I, Punkt 4, gestellten Hauptbedingung zu entsprechen; sie erkennen jedoch anderseits als einen Hauptübelstand die geringe Höhe des Geschützstandes und der Stückpforten über Deck an, welche Ursache ist, daß bei Jagdschüssen auf kurze Distanz unmöglich ein Schiff in der Zone der Wasserlinie getroffen werden könne.

Was die fünfte der früher ausgesprochenen Hauptbedingungen anbelangt, so ist die Kommission weit entfernt, in dieser Beziehung vom „Affondatore" zufriedengestellt zu sein, nachdem ein großer Teil des Gürtelpanzers, der dazu bestimmt ist, den Schiffskörper an der Wasserlinie zu beschützen, den Fehler besitzt, daß seine obere vorspringende Kante unter die Ladewasserlinie fällt, so daß ein einziges der jetzigen bei den verschiedenen Marinen im Gebrauche stehenden schweren Projektile hinreichen würde, das Schiff zum Sinken zu bringen. Dieser Übelstand des erwähnten Gürtelpanzers wurde den 16. d. M. am Bord festgestellt und ist auf dem Konstruktionsrisse mit Blaustift bezeichnet und wenn auch die vorspringende

Kante auf dem Risse sich oberhalb der Wasserlinie befindet, so sinkt sie infolge der größeren Tauchung in Wirklichkeit doch größtenteils unter das Wasser.

Ebenso verdient an dieser Stelle der Umstand erwähnt zu werden, daß die große Menge der aus Holz angefertigten Gegenstände und Verschalungen an den Teilen des Schiffskörpers, der nicht gepanzert ist, das Schiff in einem höheren Grade als notwendig ist, einer Feuersgefahr durch feindliche Hohlgeschosse aussetzt. Bezugnehmend auf das Alinea *D*, sind die Sachverständigen der Ansicht, daß der Kommandoturm des „Affondatore" mehr als gewöhnlich geräumig und bequem ist: sie müssen jedoch als einen großen Fehler den Umstand bezeichnen, daß die Spähscharten (ferritoje) anstatt horizontal, vertikal angebracht sind, wodurch natürlich das Gesichtsfeld einer jeden derselben unnötigerweise eingeengt wurde. Die Sachverständigen glauben, auf die Enge der Aussichtslöcher im Dache des Turmes kein besonderes Gewicht legen zu sollen, da der Kommandant, wenn er eine Umschau über einen größeren Teil des Horizontes halten will, dies dadurch bewerkstelligen kann, daß er den Kopf durch die in der Nähe befindliche Luke, durch welche man bequem in den Turm ein- oder aussteigt, heraussteckt.

Die gefertigten Sachverständigen glauben ferner, hier bemerken zu müssen, daß wie immer auch die

Form oder Einrichtung ähnlicher Türme sein möge, das Gesichtsfeld vom Innern des Turmes aus stets nur ein sehr beschränktes sein könne und daß der Kommandant, um sich gewissenhaft von der eigenen Lage zu überzeugen, öfters seine geschützte Stellung verlassen müsse, da nicht zugegeben werden kann, daß die Unzulänglichkeit des Ausblickes vom Inneren des Turmes im Falle eines Mißerfolges für ihn eine Entschuldigung bilde. (essendo inammessibile che l'imperfezione di vista dall' interno della torre possa servirgli di esonero in caso di nsuccesso.)

Frage III. Ob, die vorangeführten Übelstände zusammengehalten, der „Affondatore" mit Vorteil als Admiralschiff in einer Seeschlacht, in welcher eine Flotte, bestehend aus 3 Eskadren, kämpft, verwendet werden könne, ohne Beeinträchtigung der Rolle, die ihm durch seine Bauart zugewiesen ist?

Die unterzeichneten Sachverständigen sind der Meinung, daß auf diese Frage eine Antwort in absoluter Form nicht gegeben werden könne; sie glauben aber, daß in einzelnen Fällen, wie z. B. jenen, wenn der Kommandierende eine ganze Division dazu verwenden will, um die feindliche Linie mit der Ramme anzugreifen, es ganz opportun sein kann, wenn er seine Flagge auf demjenigen hißt, welches sich zu dieser Angriffsart am geeignetsten erweist. Aber als allge-

meinen Grundsatz müssen sie hinstellen, daß infolge der Natur des Dienstes selbst, zu welchem ein Widder bestimmt ist, indem er unabhängig von der Eskadre zu wirken hat, der Admiral en chef, welcher denselben während der Schlacht besteigt, sich unvermeidlich vor die Alternative gestellt finden wird: entweder den allgemeinen Gang des Kampfes, den er zu leiten berufen ist, außer Sicht zu verlieren, oder die Spezialbestimmung des Widders zu neutralisieren, wenn er sie gewissermaßen auf jene eines einfachen Avisos reduziert.

Frage IV. Ob man vom Inneren des Kommandoturmes aus hinreichend das Manöver des „Affondatore" in seiner eigentlichen ihm zukommenden Bestimmung leiten und mit Vorteil die Bewegungen und die Tätigkeit der Flotte während des Gefechtes dirigieren könne?

Nachdem von den Sachverständigen im vorhergehenden schon die Ansicht ausgesprochen wurde, daß im allgemeinen die Funktionen eines Widders und eines Admiralschiffes sich gegenseitig ausschließen, können dieselben in Beantwortung der vorliegenden Frage nur noch hinzufügen, daß, vorausgeschickt die einleuchtende Notwendigkeit für einen kommandierenden Admiral, während des Gefechtes nicht nur die eigenen Schiffe, sondern auch jene des Feindes beständig im

Auge zu behalten, ferner, daß, wenn Rücksicht genommen wird auf die Schnelligkeit der Bewegungen, welche bei Dampfern stattfindet, wodurch sich die gegenseitigen Positionen so ungemein rasch wechseln, es die Sachverständigen als ihre Meinung ansehen, daß es für einen kommandierenden Admiral unmöglich sei, seinen wichtigen Obliegenheiten vom Innern eines Turmes aus genügend nachzukommen, von wo das Auge nur einen beschränkten Teil des Horizontes erfassen kann und von wo es daher unmöglich gemacht wird, sich ein richtiges Urteil über die eigenen Positionen sowie über jene des Feindes zu bilden.

Frage V. Ob insbesonders mit Rücksichtnahme auf die Gattung und Höhe der Masten des „Affondatore“, man auf selben die notwendigen Signale in der Weise hissen könne, um leicht das Präsignal des Schiffes oder der Eskadre, an welche sie gerichtet sind, unterscheiden zu können sowie die Bedeutung derselben Signale, wenn die Signalisierung ausschließlich entweder auf dem Großmaste oder auf dem Fockmaste gemacht wurde?

In Bezug auf den Gegenstand dieser Frage sind die Sachverständigen der Anschauung, daß die geringe Höhe der Bemastung, mit welcher der „Affondatore“ versehen ist, einen Umstand bildet, der an und für sich

minder günstig für die Vermittlung von Signalen ist.

Was nun den in der Frage speziell berührten Fall anbelangt, in welchem ein allgemeines Signal der Taktik nur für ein Schiff oder für eine Division geltend gemacht werden soll, indem dasselbe gleichzeitig von dem Präsignal des Schiffes oder der Division begleitet wird, so sind sie der Meinung, daß die einzige Art, dieses Doppelsignal auf einer Bemastung wie die des „Affondatore" zur Geltung zu bringen — indem man sich bloß entweder des Großmastes oder des Fockmastes bedient — darin besteht, daß man das allgemeine Signal an der Gaffel und das Präsignal am Top des Mastes hißt; aber bei Berücksichtigung der geringen Höhe der Masten selber und vor allem der geringen Länge der Gaffeln (von nur 9·70 *m*) glauben sie, daß es in manchen Fällen nicht leicht sein wird, die Flaggen des allgemeinen Signals von jenem des Präsignals zu unterscheiden. Dieselben sind daher der Ansicht, daß, um jeden Irrtum möglichst zu vermeiden, im Falle von einem Schiffe mit einer Bemastung wie der des „Affondatore" einem anderen Schiffe Doppelsignale zu geben sind, das allgemeine Signal am Großmaste und das Präsignal am Fockmaste zu hissen wäre und nicht beide Signale zusammen auf einem Maste.

Die unterzeichneten Sachverständigen erklären hiemit, daß die Beantwortung der obigen ihnen von der Untersuchungskommission vorgelegten Fragen auf Grund einer von ihnen persönlich vorgenommenen Besichtigung des

„Affondatore" in allen seinen Teilen verfaßt wurde, welche Besichtigung gleichzeitig mit jener durch die Untersuchungskommission selbst in den Tagen vom 14. bis 16. l. M. vorgenommenen stattfand, sowie auf Grund der Einsichtnahme der Konstruktionspläne dieses Schiffes und des Baukontraktes.

Rücksichtlich der ferneren Untersuchungen, die zufolge Auftrages der Untersuchungskommission vom 22. l. M. von den Sachverständigen noch vorgenommen werden sollten und welche in einer Probefahrt zu dem speziellen Zwecke bestehen sollte, um den Drehungskreis des „Affondatore" zu bestimmen sowie das Funktionieren des Steuerapparates desselben, bemerken die Sachverständigen:

1. Daß bezüglich der Geschwindigkeitsbestimmung der Zustand der See an diesem Tage jede stichhältige Probe verhindert hätte, außerdem aber würde auch der Zustand des Schiffskörpers, nachdem er fast 3 Monate im Schlamme gelegen [1]), jedem Experimente, selbst wenn dieses unter günstigen Umständen stattfände, in dieser Beziehung nur einen sehr geringen Wert verleihen, abgesehen von der Beschädigung einzelner Maschinenbestandteile durch das lange Liegen im Salzwasser und dem Funktionieren der Maschine unter solchen Umständen.

2. Was den Steuerapparat anbelangt, so hat sich der Zustand desselben nach der Besichtigung durch die genannte Kommission insoferne bedeutend geändert, als man den in dem Berichte angeführten Übelständen bereits abgeholfen hat, somit ließe sich auf Basis seines gegenwärtigen Funktionierens kein Schluß ziehen auf die Resultate, welche vor der Verbesserung zu erzielen gewesen wären.

In Berücksichtigung der angeführten Gründe erklären somit die Sachverständigen, daß nach ihrem Dafürhalten eine jede Vornahme weiterer Experimente, sowie der früher erwähnten Probefahrt überflüssig wäre.

Florenz, 29. November 1866.

gez. **Mattei.** gez. **de Ferrari.**
„ **Provana.** „ **Chigi.**

---

[1]) Der „Affondatore" war bekanntlich am 6. August 1866 auf der Rhede von Ancona bei einer Nordnordwestbö gesunken und wurde erst am 25. Oktober desselben Jahres gehoben. (Siehe Seite 346).



# II. Abschnitt.

# Die k. k. Lagunenflottille in Venedig.

**Mit einer Karte der Hafeneinfahrten von Venedig.**

---

# Die k. k. Lagunenflottille in Venedig.

**Ausrüstung und Indienststellung der k. k. Lagunenfahrzeuge. — Sperrung der Hafeneinfahrten von Chioggia und Malamocco. — Übergabe des k. k. Seearsenals an die königlich italienische Marine. — Stand und Armierung der k. k. Lagunenflottille in Venedig 1866.**

Auch in Venedig — Festungsgouverneur FZM. Baron Alemann' Hafenadmiral Kontreadmiral Julius Ritter v. Wissiak — waren trotz der in Aussicht stehenden Kriegsgefahr bezüglich der Ausrüstung der Lagunenflottille keinerlei Vorbereitungen getroffen worden.

Nach den damaligen Anschauungen galt Venedig, mit Rücksicht auf seine eigentümliche Lage an der Adria, welche schweren, tiefgehenden Kriegsschiffen die Annäherung an die Festungswerke nur bis zu einer gewissen Grenze gestattete, für ziemlich sicher und von der Seeseite so gut wie uneinnehmbar. Nur von der Landseite aus oder durch die inneren Kanäle mittels Fahrzeugen von geringem Tiefgange, war ihm beizukommen. Trotzdem man nach der allgemeinen Annahme im bevorstehenden Kriege bezüglich der vom Gegner beabsichtigten Unternehmungen gerade in ihm das wahrscheinliche Angriffsobjekt durch Heer und Flotte zu suchen hatte, so war doch bis Ende April alles noch im Friedenzustande.

Die für den Dienst in den Lagunen bestimmten Schraubenkanonenboote „Ausluger", „Deutschmeister" und „Pelikan" lagen abgerüstet im Arsenale. Von den Raddampf-Kanonenbooten war nur Nr. VI ausgerüstet und hatte den Stationsdienst in Chioggia zu versehen; die anderen lagen gleichfalls im Arsenale, ebenso die kleinen Lagunenraddampfer „Thurn-Taxis", „Alnoch", „Messaggiere" und „Gorzkowsky". Alle diese Schiffe wurden gewöhnlich einmal des Monats, anläßlich des Truppenwechsels in den verschiedenen Lagunenforts oder auch zu Materialtransporten, je nach Bedarf und ohne armiert zu werden, ausgerüstet, um nach vollendeter Mission wieder in das Arsenalsverhältnis zu treten.

Von den Positionsschiffen standen Prahme „Vesuvio" bei Alberoni, Ponton „Fermo" am Lido als Wachschiffe im Dienste, die übrigen lagen abgerüstet im Arsenal.

Dasselbe galt, mit Ausnahme der Pirogen „Euridice“ und „Umile“, die bei Treporti und S. Erasmo stationiert waren, von der Lagunenruderflottille.

Erst mittels Befehls vom 30. April, gleichzeitig mit der Indienststellung der Hochseeschiffe, verfügte das Kriegsministerium, daß zuerst nur die mit Dampfkraft versehenen Schiffe, nämlich die Schraubenkanonenboote „Ausluger“, „Deutschmeister“ und „Pelikan“, die Raddampf-Kanonenboote Nr. I, II, III, IV, V sowie die Raddampfer „Thurn-Taxis“, „Alnoch“, „Messaggiere“ und „Gorzkowsky“, in volle Ausrüstung zu treten hatten, was mit 21. Juni bezüglich aller hier genannten Schiffe, mit Ausnahme der Schraubenkanonenboote, die erst am 25. fertig wurden, vollzogen war.

Die Lagunendampfflottille nahm ihren Ankerplatz im Kanal von S. Marco ein. Raddampfer „Gorzkowsky“, zur Disposition des Festungsgouvernements gestellt, ankerte vor der Piazzetta.

Um die durch keine Fortifikationen geschützten Lagunen durch Positionsschiffe sichern zu können, traf das Festungsgouvernement im Einvernehmen mit dem Hafenadmiralat am 21. Juni die Verfügung, daß noch die Obusiera „Saëtta“, ferner die Pirogen „Elvira“, „Eulalia“, „Teresa“, „Iride“, „Rondina“ und „Agile“ in Ausrüstung traten, und zwar wurden Obusiera „Saëtta“ und Piroge „Elvira“ für Chioggia bestimmt, während „Eulalia“, „Teresa“ und „Iride“ die Bewachung bei S. Giorgio in Alga, im Kanal Murano und bei Torcello, wo die Kanäle Trambetta und Buffone überwacht werden konnten, zu übernehmen hatten. „Rondina“ und „Agile“ wurden zum Patrouillendienste und zur Bewachung verschiedener Objekte verwendet.

Die gepanzerte Batterie „Feuerspeier“, welche vermöge ihrer starken Armierung bei der Verteidigung wesentliche Dienste leisten konnte, wurde Ende Juni westwärts der Hafeneinfahrt von Malamocco verankert. Segelfregatte „Venus“, welche bisher als Akademieschulschiff auf der Rhede von Muggia gelegen war, sollte ebenfalls noch eine Verwendung finden, wurde nach Venedig geschleppt, dort für Kriegszwecke provisorisch ausgerüstet und im Kanal Murano vertäut, von wo dieselbe die Stadt Murano und die Fondamenta nuova beherrschte.

Auf diese Weise wurden die alten, größtenteils einer früheren Periode angehörigen Schiffe und Flottanten zum Wachdienste in bestimmten Gewässern verwertet, während die Dampffahrzeuge die mobile lokale Verteidigung darstellten und zugleich die Verbindungen innerhalb der Lagunen vermittelten.

Die Werke der Seeseite waren am 12., jene der Landseite am 26. Juni im Verteidigungszustande und mit 846 Geschützen armiert. Die Besatzung Venedigs bestand aus 10 Bataillonen Infanterie, $8^1/_2$ Kompagnien Festungs- und Küstenartillerie, 2 Kompagnien technischen Truppen und 1 Raketenbatterie mit dem Gesamtstande von 12.987 Mann und 8 Raketengeschützen.

Das Hafenadmiralat hatte zur Bemannung der Binnengewässerschiffe, zu Arsenalszwecken etc. 4 Kompagnien des Matrosen-, 2 Kompagnien des Marinezeugskorps und 2 Kompagnien Marineinfanterie mit dem Stande von 3561 Mann zur Verfügung.

Am 28. Juni war die Hafeneinfahrt von Chioggia zwischen den Forts Felice und Caroman durch eine Barrikade von Fregattenketten, auf 113 Ankern vertäut, jene am Lido zwischen den Forts S. Andrea und S. Nicolo durch eine gleiche auf 48 Ankern vertäute Kette gesichert.

Eine schwere Barrikade von einer Linienschiffs- und einer Korvettenkette, auf 149 Ankern vertäut, sperrte die Einfahrt bei Malamocco zwischen dem Fort S. Pietro und der nördlichen Diga. Westlich und parallel derselben befanden sich 17 Seeminen (System Oberst Baron Ebner). Im Canal della Rochetta, an der engsten Passage, lagen 7 Merkantilschiffe zum Versenken bereit.

Die Passage der Handelsschiffe war seit Mitte Juni nur bei Tage und durch die Einfahrten Malamocco und Chioggia gestattet.

Kriegerische Ereignisse ergaben sich nicht.

Als nach abgeschlossenem Frieden mit Italien, Venedig, welches vorher infolge der Mediation Frankreichs und der Übergabe desselben an den Kaiser Napoleon III. von dem General Leboeuf nominell in Besitz genommen war, von Österreich geräumt wurde, begann am 9. Oktober die Übergabe des k. k. Seearsenals an die italienische Marinebehörde, bei welcher Gelegenheit von Seite Italiens Kontreadmiral Wright und von jener Österreichs Kontreadmiral Ritter v. Wissiak als Bevollmächtigte fungierten.

Die Lagunenraddampfer „Thurn-Taxis", „Alnoch", „Messaggiere" und „Gorzkowsky", dann die Schraubenkanonenboote „Ausluger", „Deutschmeister" und „Pelikan" wurden nebst einem großen Teile des wertvollen Marinematerials nach Pola überführt, während die Raddampf-Kanonenboote und sonstigen Lagunenfahrzeuge teils von der italienischen Regierung übernommen, teils im Auktionswege an Unternehmer abgegeben wurden. Dasselbe geschah nach Ausscheidung der alten, noch von den Zeiten der Republik herrührenden historischen Objekte, welche in

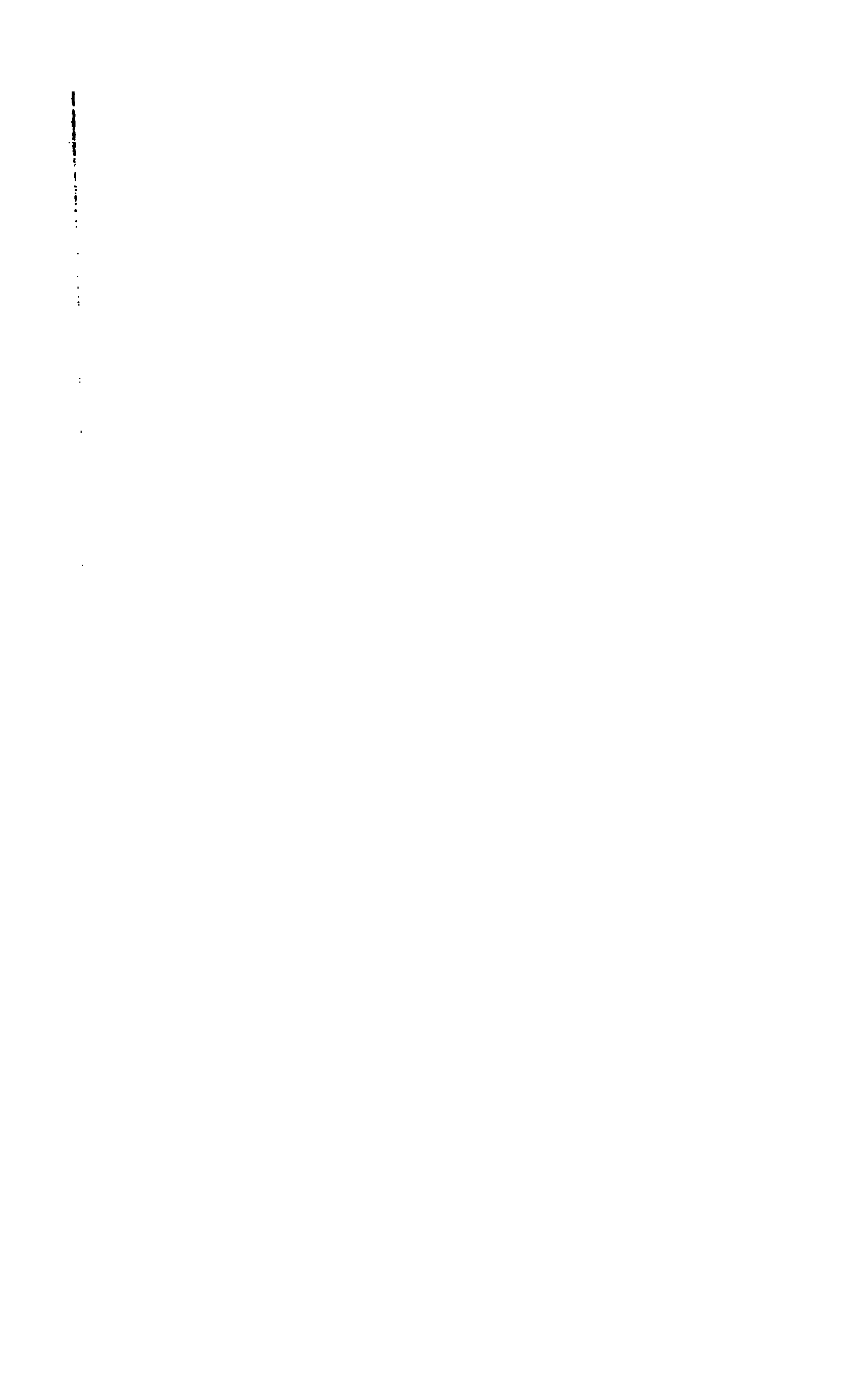
italienischem Besitze verblieben, mit jenem Materiale, welches nicht mehr die Kosten des Transportes wert war.

Damit endete nach fünzigjährigem Besitze trotz der Siege von Custoza und Lissa, die Herrschaft Österreichs über die „Königin des Meeres“!

Die italienische Regierung machte Venedig zum Sitze des III. Marinedepartements.

Im nachstehenden bringen wir die Standes- und Armierungstabelle der k. k. Lagunenflottille von Venedig.


und Chioggia



## Stand und Armierung der k. k. Lagunen-

| Schiffsgattung | Name des Schiffes | Tonnen-gehalt | Pferdekräfte | Bestückung |
|---|---|---|---|---|
| Schwimmende Batterie | Feuerspeier | 1650 | — | 16 glatte 48pfünder |
| Segelfregatte | Venus | 1577 | — | 12 " 18 " |
| Obusiera | Saëtta | 268 | — | 2 " 30 " }<br>4 " 24 " } Karronaden |
| Prahme | Vesuvio | 268 | — | 6 " 30 "<br>1 60pfündige Granatkanone à la Paixhans |
| Ponton | Nr. II (Il Fermo) | 251 | — | 10 12pfd. gezogene Hinterlader |
| Schraubenkanonenboot | Ausluger | 188 | 50 | 2 12 " " " |
| " | Deutschmeister | 188 | 50 | 2 12 " " " |
| " | Pelikan | 188 | 50 | 2 12 " " " |
| Raddampf-Kanonenboot | Nr. I | 75 | 25 | 1 24 " " "<br>1 7pfündige lange Haubitze |
| " | " II | 75 | 25 | dto. |
| " | " III | 75 | 25 | dto. |
| " | " IV | 75 | 25 | dto. |
| " | " V | 75 | 25 | dto. |
| " | " VI | 75 | 25 | dto. |
| Raddampfer | Thurn-Taxis | 170 | 40 | 4 6pfündige gezogene Vorderlader (La Hitte) |
| " | Alnoch | 137 | 40 | 1 glatter 30pfünder<br>4 12pfündige gezogene Hinterlader, 2 Petrier |
| " | Messaggiere | 50 | 20 | 3 1pfündige Petrier |
| " | Gorzkowsky | 42 | 16 | dto. |
| Peniche | Najade | 70 | — | 1 36pfündige Karronade,<br>2 1 " Petrier |
| Piroge | Elvira | 35 | — | 1 24 " Karronade,<br>2 1 " Petrier |
| " | Eulalia | 35 | — | dto. |
| " | Euridice | 35 | — | dto. |
| " | Umile | 35 | — | dto. |
| " | Teresa | 35 | — | dto. |
| " | Iride | 35 | — | dto. |
| " | Rondina | 35 | — | dto. |
| " | Agile | 35 | — | dto. |

## flottille in Venedig im Jahre 1866.

| Schiffs-bemannung Köpfe | Charge und Name des Schiffskommandanten | Anmerkung |
|---|---|---|
| 229 | Linienschiffskapitän Hadrian Morelli | In der Hafeneinfahrt von Malamocco |
| 216 | „ Gustav v. Zaccaria | Im Kanal von Murano |
| 37 | Linienschiffsleutnant Gottfried v. Le Blanc-Souville | In Chioggia |
| 54 | Linienschiffsleutnant Josef Tiefenbacher | In Alberoni |
| 54 | Marinezeugskorps-Leutnant I. Klasse Peter Pisoni | Am Lido |
| 44 | Linienschiffsfähnrich Karl Freiherr v. Puteani | Im Kanal von San Marco |
| 44 | Linienschiffsfähnrich Johann v. Porten-schlag | „ „ „ „ „ |
| 44 | Linienschiffsfähnrich Karl Chevalier Rousseau | „ „ „ „ „ |
| 32 | Linienschiffsfähnrich Matthias Morin | „ „ „ „ „ |
| 32 | „ Julius v. Jäger | „ „ „ „ „ |
| 32 | „ Peter Bozich | „ „ „ „ „ |
| 32 | „ Rud. Ritt. v. Jenny | „ „ „ „ „ |
| 32 | „ Egon Grf. Chorinsky | „ „ „ „ „ |
| 32 | Linienschiffsfähnrich Ferdinand Marquis Paulucci | In Chioggia |
| 34 | Linienschiffsleutnant Eduard Pitner | Im Kanal von San Marco |
| 20 | Linienschiffsfähnrich Anton Spanner | „ „ „ „ „ |
| 19 | Linienschiffsfähnrich Bronislaus v. Homolacs | „ „ „ „ „ |
| 19 | Linienschiffsfähnrich Friedrich Freiherr v. Gagern | Vor der Piazzetta |
| 27 | Linienschiffsfähnrich Karl v. Appeltauer | In verschärfter Seebereitschaft bei der Porta nuova |
| 15 | — | In Chioggia |
|  | — | In S. Giorgio in Alga |
| 15 | — | In Treporti |
| 15 | — | In S. Erasmo |
| 15 | — | Im Kanal Burano |
| 15 | — | Bei Torcello |
| 15 | — | Für Patrouillen und Bewachungs-dienste |
| 15 |  |  |
| 15 | — | dto. |
| 1153 |  |  |

# III. Abschnitt.

# Die k. k. Gardaseeflottille.

**Mit einer Karte des Gardasees und einer Porträttafel in Heliogravüre.**

---

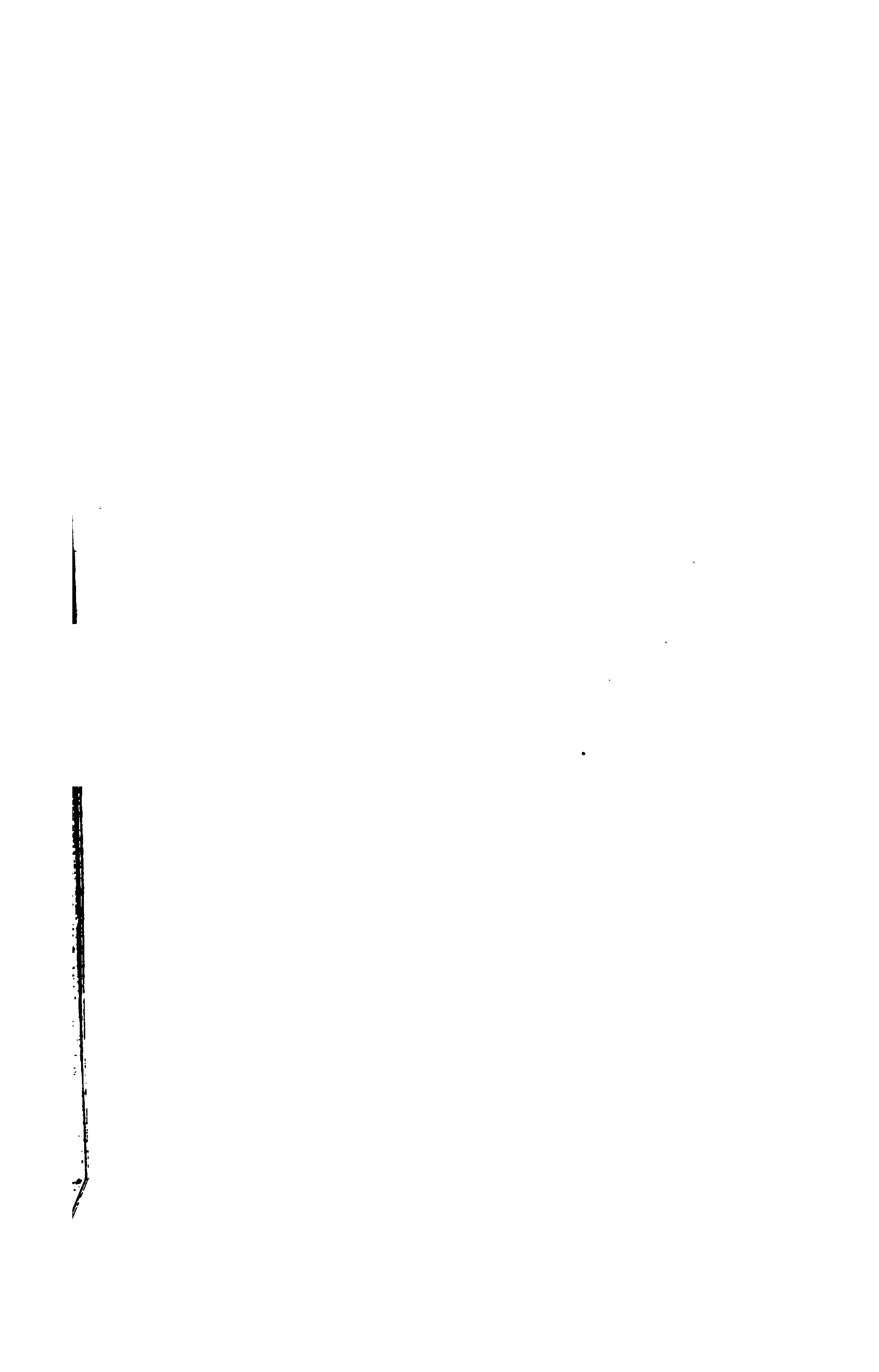




KORVETTENKAPITAN

MORITZ MONFRONI v. MONFORT,

KOMMANDANT DER GARDASEE-FLOTTILLE.



# Die Gardaseeflottille.

**Ausrüstung und Indienststellung der Flottille. — Kreuzungen und Scharmützel der verschiedenen Schiffe sowie der ganzen Flottille. — Kampf des „Wildfang" mit der Batterie von Gargnano und Wegnahme des italienischen Raddampfers „Benaco" durch „Wildfang" und „Scharfschütze" (20. Juli). — Kampf der Flottille mit den italienischen Kanonenbooten vor Salò. — Kritische Lage der österreichischen Truppen in Südtirol. — Dienste der Flottille in diesem Stadium. — Besetzung und Haltung von Riva. — Waffenstillstand. — Abrüstung der Flottille. — Übergabe derselben an die Italiener. — Auszeichnungen.**

In dem bevorstehendem Kriege mit Italien mußte der neugeschaffenen Flottille am Gardasee eine wichtige Rolle zufallen. Während Österreich bis zum Jahre 1859 im Besitze des ganzen Sees war, hatte der Friede von Zürich bei der Abtretung der Lombardei die Grenze derart gezogen, daß der Gardasee seiner ganzen Länge nach, von Peschiera bis Riva, in eine östliche und westliche Hälfte geteilt wurde, welch letztere Italien zufiel.

Infolge des auf diese Weise geschaffenen Zustandes hatte das Kommando der II. Armee zur Sicherung der österreichischen Küstenstrecke und der Festung Peschiera von der Seeseite unter anderem auch eine Vermehrung der bisher auf dem Gardasee stationierten Kriegsfahrzeuge verlangt und wurde gleich nach der im Jahre 1860 erfolgten Übernahme des k. k. Flottillenkorps durch die kaiserliche Marine der Bau von sechs Schraubenkanonenbooten in Angriff genommen.

Dieselben hatten ein Deplacement von 280 Tonnen, eine Maschine von nominell 90 Pferdekräften, eine Armierung von zwei Stück 48pfündigen und zwei Stück 30pfündigen glatten Geschützen sowie einen Bemannungsstand von 72 Mann.[1]) Ihre Namen waren: „Raufbold", „Scharfschütze", „Speiteufel", „Uskoke", „Wespe", „Wildfang". Von älteren Stationsschiffen befanden sich bei Ausbruch des Krieges noch am Gardasee die zwei Raddampfer „Heß" von 360 Tonnen Gehalt, 100 Pferdekräften, vier glatten 12pfündern mit 44 Mann Bemannung, und „Franz Joseph" von 170 Tonnen Gehalt, 50 Pferdekräften, zwei glatten 12pfündern und 34 Mann Bemannung.

---

[1]) „Speiteufel" hatte bei Ausbruch des Krieges statt seiner 30pfünder gezogene 24pfündige Wahrendorffgeschütze erhalten. A. d. V.

Dieser für die dortigen Verhältnisse immerhin ganz ansehnlichen Seestreitmacht war Italien nicht im stande, am Gardasee eine gleich starke entgegenzustellen. Merkwürdigerweise hatte es die italienische Regierung, welche doch zur Hebung der nationalen Marine so außerordentliche Anstrengungen machte, ganz verabsäumt, für die Binnenseen etwas zu tun und sich auch hier die Superiorität zu sichern.

Italien besaß am Gardasee anfänglich bloß die fünf von den Franzosen im Feldzuge des Jahres 1859 zur Belagerung von Peschiera mitgebrachten kleinen eisernen Kanonenboote, welche nach Beendigung des Feldzuges an Italien überlassen und mittels königlichen Dekretes vom 15. September 1859 von der Marine übernommen wurden. Jedes derselben führte drei kleine gezogene Vorderlader und besaß eine 16pferdekräftige Maschine. Später änderte man die Bestückung und gab einem jeden ein gezogenes 16 *cm* und ein gezogenes 8 *cm* Cavalligeschütz. Diese Fahrzeuge hießen: „Sesia", „Castenedolo", „Torrione", „Frassinetto" und „Pozzolengo".

„Sesia" war am 8. Dezember 1860 infolge einer Kesselexplosion zu Grunde gegangen; dagegen hatte man später den Bau zweier neuen, „Mincio" und „Adda", in Angriff genommen und vollendet. Für Transportzwecke diente der kleine Raddampfer „Benaco", der früher den Postdienst besorgt hatte.

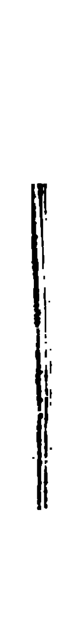
Als Hafen- und Marinestation war Salò ausersehen worden.

Bei Ausbruch des Krieges hatte das Marineministerium sämtliche Seeoffiziere vom Gardasee zur Dienstleistung bei der Flotte zurückberufen und die Gardaseeflottille wurde dem General Garibaldi, welcher die Bildung von Freischaren zur Bekämpfung Österreichs übernommen hatte, unterstellt.

Als General Garibaldi — Mitte Juni — in Salò ankam, war nur das Kanonenboot „Mincio" in Ausrüstung, von den fünf übrigen war „Frassinetto" nicht mehr zum Dienste tauglich und die anderen vier hatten ihre Maschinen nicht in Ordnung. Mit der ihm eigenen Energie und Sachkenntnis betrieb er sofort die schleunige Ausrüstung derselben und, da gleichzeitig sein Freund, General Avezzana, mit zahlreichen seekundigen Freiwilligen aus Livorno und den übrigen Seestädten anlangte, so war man auch im stande, die Boote, so gut es eben ging, zu bemannen. Als Kommandanten dienten Auxiliaroffiziere. Divisionskommandant der Flottille war der dem Stabe Garibaldis zugeteilte Oberstleutnant Vechj.

Wie aus dieser Darstellung ersichtlich, lagen im Gegensatze zu der Hochseeflotte Italiens, welche jener Österreichs bedeutend über-


Der Gardasee.
Riva
Limone
Malcesine
GARDA-SEE
Gargnano
Castelletto
Maderno
N
Torri
Salò
I. di Garda
I. Lecchi
S. Virgilio
Manerba
Lacise
Sermione
Desenzano
S. Vito
Rivoltella
Peschiera



legen war, hier die Verhältnisse ganz anders und zu Gunsten des letzteren.

Die Ausrüstungsordre für die österreichische Gardaseeflottille erging an dieselbe zugleich mit jener für die Flotte — 30. April — und war sie unter der Leitung des Marinestationskommandanten von Peschiera, Korvettenkapitäns Manfroni v. Manfort in verhältnismäßig kurzer Zeit durchgeführt, gleichzeitig auch sämtliche Kanonenboote mit Eisenbahnschienen gepanzert worden.

Die ausgerüstete Flottille bestand aus folgenden Fahrzeugen:

Kanonenboot „Speiteufel", Kommandant Linienschiffsfähnrich Graf Zichy, Führerschiff des Korvettenkapitäns v. Manfroni;

Kanonenboot „Uskoke", Kommandant Linienschiffsleutnant Natti;

Kanonenboot „Scharfschütze", Kommandant Linienschiffsleutnant Freiherr v. Haan;

Kanonenboot „Wildfang", Kommandant Linienschiffsleutnant Joly;

Kanonenboot „Raufbold", Kommandant Linienschiffsleutnant Meder;

Kanonenboot „Wespe", Kommandant Linienschiffsleutnant v. Adler;

Raddampfer „Heß", Kommandant Linienschiffsfähnrich Graf Seyssel d'Aix;

Raddampfer „Franz Joseph", Kommandant Linienschiffsfähnrich Freiherr v. Pelichy.

Schon vor Beginn der Feindseligkeiten waren von den Freischärlern bei der Spitze von Maderno Strandbatterien aufgeführt worden und große Abteilungen, dem 2. Freiwilligenregiment angehörig, hatten sich vom 10. Juni an bei Maderno und Gargnano unter dem Schutze der dort aufgestellten Batterien und unter persönlichem Kommando Garibaldis angesammelt.

### 10. Juni.

Korvettenkapitän v. Manfroni schiffte sich den 10. Juni an Bord des „Speiteufel" ein und übernahm damit faktisch das Kommando über die ausgerüstete Flottille. Die ihm vom Armeekommando erteilten Instruktionen lauteten dahin, „eine Landung von Freischaren in Tirol zu verhindern, die feindliche Flottille in Salò festzuhalten und Riva zu unterstützen". In Ausführung derselben begab er sich mit der Flottille sofort auf die Höhe von S. Virgilio, um die im Hafen von Salò liegenden feindlichen Streitkräfte besser beobachten und bei Beginn der Feindseligkeiten

gleich die Aktion gegen dieselben eröffnen zu können. In dieser verschärften Bereitschaft verstrich indes noch einige Zeit, welche zur Einübung der Mannschaften und mit taktischen Exerzitien bestens ausgenützt wurde.

23. Juni.

Am 23. Juni morgens begannen die Feindseligkeiten und die allgemeine Vorrückung der italienischen Armee über den Mincio. Um $11^{1}/_{2}{}^{h}$ a. m. verließ der Flottillenkommandant den Ankerplatz bei S. Virgilio mit den Kanonenbooten „Speiteufel", „Wildfang", „Uskoke" und „Scharfschütze". Raddampfer „Heß" wurde der Eskadre vorausgesendet, um eine Rekognoszierung von Lechi bis Gargnano vorzunehmen und den kreuzenden Kanonenbooten „Raufbold" und „Wespe" den Ausbruch der Feindseligkeiten mitzuteilen.

Nachdem Dampfer „Heß" bei dieser Rekognoszierung von feindlicher Seite nicht gestört worden war, so eröffnete die Flottille um $12^{3}/_{4}{}^{h}$ das Feuer gegen die Spitze von Maderno, wo sich sehr viele Garibaldianer befanden, um sich ebensowohl von der Lage der Batterie wie auch von der Tragweite und dem Kaliber der Geschütze zu überzeugen. Nach dem dritten von der Flottille abgegebenen Schusse eröffnete die Batterie von Maderno ein langsames Feuer gegen die Schiffe, welche dasselbe drei Viertelstunden lang aus 10 bis 13 Kabel (2000 bis 2600 *m*) Entfernung erwiderten. Die Batterie befand sich auf der östlichen Spitze von Maderno. Der erste Schuß ging über die Schiffe hinweg und erreichte eine Tragweite von zirka 15 Kabel (3000 *m*). Die österreichische Flottille erlitt weder Verluste noch Havarien, obgleich der Feind schon beim dritten Schusse sehr gut feuerte und die Geschosse in unmittelbarer Nähe und zwischen den Schiffen niederschlugen. Die Garibaldianer zerstreuten sich gleich nach den ersten von den österreichischen Schiffen abgegebenen Schüssen in ein naheliegendes Gehölz. Die im Hafen von Salò liegenden italienischen Kanonenboote ließen ihre Truppen von der k. k. Flottille beschießen, ohne herauszukommen.

Durch diesen vom Korvettenkapitän v. Manfroni unternommenen Angriff wurde jeder Versuch der Garibaldianer, durch eine Landung an der österreichischen Küste der Südarmee während der Schlacht von Custoza in Flanke oder Rücken zu fallen, vereitelt und speziell der Reservedivision GM. v. Rupprechts sowie den Ausfallstruppen von Peschiera der Rücken freigehalten.

## 29. Juni.

Am 29. Juni sandte der Flottillenkommandant auf die ihm zugekommene Nachricht, daß bei Limone eine Batterie im Baue und dort Militär postiert sei, den Raddampfer „Heß“ zur Rekognoszierung ab. Derselbe kam um 9$^h$ abends mit der Meldung zurück, daß er bis auf einige Faden von Limone entfernt gewesen sei, jedoch nichts Verdächtiges beobachtet habe.

## 30. Juni.

Am 30. morgens 5$^h$ waren bei Fort Lechi drei italienische Kanonenboote unter Dampf und hinter denselben ein Raddampfer sichtbar. Kanonenboot „Wildfang“ wurde beordert, so nahe als möglich denselben entgegenzugehen, um sie möglicherweise herauszulocken. Bei Ausführung dieses Manövers kam „Wildfang“ ins Feuer der Batterie von Maderno, welche aus ihren schweren Geschützen vier Schüsse auf ihn abgab, ohne jedoch zu treffen. Trotz der kräftigen Unterstützung, welche die italienischen Kanonenboote von ihren Landbatterien zu erwarten hatten und obwohl ihnen nur ein österreichisches Kanonenboot gegenüberstand, gingen sie nicht außer Lechi heraus, sondern zogen sich wieder in das Innere des Hafens von Salò zurück.

Dampfer „Heß“ wurde nun beordert, eine scharfe Rekognoszierung der Küstenstrecke von Sermione bis Desenzano vorzunehmen. Er fand, daß die ganze Halbinsel von Sermione weder befestigt noch besetzt sei. Auf einem Plateau, links von Desenzano, bemerkte „Heß“ etwa 400 eben im Exerzieren begriffene Garibaldianer. Er näherte sich denselben auf zirka 12 Kabel (2400 *m*) und schoß vier Granaten mitten in den exerzierenden Haufen hinein, welcher eiligst auseinanderstob, so daß Korvettenkapitän v. Manfroni, als derselbe mit Kanonenboot „Speiteufel“ und Raddampfer „Franz Joseph“ zur Unterstützung näher kam, schon den ganzen Platz gesäubert fand. Die Schiffe kehrten hierauf auf ihren Beobachtungsposten vor Lechi zurück.

General Garibaldi, welchem nach der Schlacht von Custoza vom italienischen Hauptquartier der dringende Befehl zukam, Brescia und die obere Lombardei zu decken sowie zu verhindern, daß der sich hinter dem Oglio zurückziehenden Armee durch einen Flankenmarsch der Österreicher der Rückzug abgeschnitten würde, hatte Lonato besetzt, um von dort aus ebensowohl Salò wie Brescia sichern als auch Versprengte und

Transporte des Heeres aufnehmen zu können.[1]) Da er auf einen Angriff von Peschiera aus gefaßt sein zu müssen glaubte, so hatte er Densenzano besetzen lassen und seine Vorposten bis Rivoltella vorgeschoben.

1. Juli.

Nachdem Korvettenkapitän v. Manfroni hievon Kenntnis erlangt hatte, begab sich derselbe am 1. Juli mit Tagesanbruch bis in die nächste Nähe von Desenzano, fand aber, daß der Ort selbst wie ausgestorben war. Auf der östlichen Seite der Stadt hatten die Garibaldianer von Laubwerk ein Lager errichtet; einige wohlgezielte Schüsse in die Mitte desselben zwangen sie jedoch zum eiligen Rückzug gegen den Eisenbahndamm. Von Padenghe aus zogen nun neue Massen von Freischärlern Desenzano zu Hilfe, kamen aber, dort angelangt, in eine Schlucht zu stehen. Die österreichischen Schiffe unterhielten auf dieselben ein so wohlgezieltes Granatfeuer, daß sie zur eiligen Rückkehr nach Padenghe veranlaßt wurden. Diese konnten sie indes nicht ohne Verlust bewerkstelligen, da die Rückzugsstraße von den Schiffen beherrscht und beschossen wurde. Obwohl mit Artillerie versehen, schienen die Italiener nur auf Rettung bedacht zu sein, denn sie führten nicht einmal ihre Geschütze vor und erwiderten das Feuer der Schiffe gar nicht. Der errungene Vorteil konnte nicht weiter ausgebeutet werden, da die Flottille über keine Ausschiffungstruppen verfügte.

Korvettenkapitän v. Manfroni mußte sich daher mit den dem Feinde zugefügten Verlusten begnügen und begab sich wieder vor Salò, wo während der ganzen Zeit nur drei Kanonenboote geblieben waren, welche jedoch der Feind nicht anzugreifen wagte.

Dieses Scharmützel hatte aber noch den weiteren Vorteil, daß die k. k. Südarmee bei ihrer Vorrückung am 2. Juli über den Mincio in der Richtung auf Desenzano auf keinen Feind stieß.

Auf mündlichen Befehl Seiner k. k. Hoheit des Erzh. Albrecht sollte bei dieser allgemeinen Vorrückung der Südarmee im Vereine mit den unter Kommando des GM. Freiherrn v. Kuhn aus Tirol hervorbrechenden Truppen eine Landung bei Gargnano bewerkstelligt werden, um die von den Garibaldianern aufgeführten Strandbatterien zu nehmen.

2. Juli.

Um diese Landung vorzubereiten, unternahmen am 2. Juli die Kanonenboote „Wildfang“, Kommandant Linienschiffsleutnant Joly, und

---

[1]) Garibaldi, Memorie autobiografiche etc., Seite 411.

„Raufbold", Kommandant Linienschiffsleutnant Meder, eine Rekognoszierung nach Gargnano. Bei Tagesanbruch steuerte Linienschiffsleutnant Joly diesem Orte zu, gab dem Kanonenboot „Raufbold" den Befehl. einstweilen in nordwestlicher Richtung von Gargnano zu kreuzen, und näherte sich dann bis auf eine Entfernung von 4½ Kabel (900 *m*). Gleich bei den ersten nordwärts gelegenen Häusern entdeckte man 10 bis 12 Freischärler, welche nach einem erhaltenen Schrapnellschuß, der einen Mann zu Boden streckte, eiligst die Flucht ergriffen. „Wildfang" steuerte nun bis zur Brücke, welche sich in der Nähe des Hauptplatzes befindet, und fand dort die Hauptwache der Freischärler. Auf den ersten Schuß, der auf sie abgefeuert wurde, versammelten sich zirka 50 bis 60 Mann unter einem Offizier hinter der Hauptwache. Es wurden weitere vier Schrapnellschüsse und ein Granatschuß auf dieselben abgegeben, welche sämtlich in guter Richtung und in unmittelbarer Nähe der Hauptwache explodierten. Ein Schrapnellschuß ging durch das ebenerdige Fenster der Hauptwache; doch war die Wirkung aller dieser Schüsse, wenngleich einige Treffer erzielt wurden, noch eine zu geringe, als daß die Freischärler den Platz, respektive die Hauptwache gänzlich geräumt hätten. Das Kanonenboot näherte sich daher weiter bis auf 1½ Kabel Distanz (300 *m*) und feuerte eine 48pfündige Kartätsche auf die Wache ab, welcher Schuß zur Folge hatte, daß drei Freischärler tot oder verwundet zu Boden stürzten und die übrigen die Wache gänzlich räumten und sich in wilder Flucht in die weiter entfernt gelegenen Straßen Gargnanos zurückzogen.

An demselben Abend versuchte zwar ein feindliches Kanonenboot von Salò bis Gargnano vorzudringen, wurde aber sofort von dem kreuzenden „Raufbold" angegriffen und zum Rückzuge nach Salò gezwungen.

### 4. Juli.

Obwohl Korvettenkapitän v. Manfroni schon am 4. Juli die Nachricht zukam, daß sowohl die allgemeine Vorrückung der Armee als auch die Landung bei Gargnano unterbleiben würde, ließ er doch von neuem die dort befindlichen Freischärler angreifen.

An diesem Tage morgens ging Linienschiffsleutnant Meder mit dem „Raufbold" dicht bis unter Gargnano vor, näherte sich, als er der Garibaldianer ansichtig wurde, dem Lande bis auf ein Kabel (200 *m*) und eröffnete sodann auf selbe ein wohlunterhaltenes und erfolgreiches Kleingewehrfeuer, da sie sich sofort in die umliegenden Zitronenpflanzungen zerstreut hatten. Die Garibaldianer erwiderten dasselbe, jedoch ohne Erfolg

und zogen sich unter Zurücklassung von vielen Toten und Verwundeten eiligst in die Berge zurück.

Gegen 11$^h$ a. m. zog abermals eine dichte Kolonne Freischärler gegen Gargnano; dieselbe wurde aber vom Korvettenkapitän v. Manfroni, der mit der Flottille gleich zu Hilfe kam, zurückgeschlagen und auf die Höhen zurückgeworfen, indem die Häuser, in welchen sich die Garibaldianer befanden, beschossen und in Brand gesetzt wurden. Da eine Verfolgung nicht möglich war, ließ Korvettenkapitän v. Manfroni die „Wespe" vor Gargnano als Unterstützung zurück, sandte den „Uskoke" vor Torri auf Kreuzung und steuerte hierauf gegen Süden, da sich inzwischen die italienischen Kanonenboote außerhalb Madernos zeigten. Er stellte sich nun außerhalb des Schußbereiches der Batterie von Maderno mit den Kanonenbooten „Speiteufel" und „Wildfang", den Raddampfern „Heß" und „Franz Joseph" denselben entgegen, ließ die Maschinen halten und wartete ab, ob sie so weit vordringen würden, daß er sie, ohne in den Bereich der Batterie zu kommen, angreifen könnte. Die italienischen Kanonenboote zogen sich jedoch alsogleich hinter Maderno zurück. Gegen Abend wurde Dampfer „Heß" dem vor Gargnano und „Franz Joseph" dem vor Desenzano kreuzenden Kanonenboote zur Verstärkung zugesandt.

Gegen 10$^h$ abends versuchten drei italienische Kanonenboote gegen Gargnano vorzudringen, wurden aber von dem kreuzenden Kanonenboot „Wespe" alsogleich gesichtet und angegriffen, worauf sich dieselben nach einigen abgegebenen erfolglosen Schüssen wieder zurückzogen.

### 5. Juli.

Am 5. Juli früh ging Raddampfer „Heß" behufs einer erneuerten Rekognoszierung unter Land. Als er sich Gargnano auf ungefähr 5 Kabel (1000 *m*) genähert hatte, demaskierte der Feind plötzlich auf verschiedenen Punkten vier Batterien zu je zwei gezogenen 12pfündern und eröffnete ein wohlgezieltes Feuer auf denselben, welcher sogleich wendete und das Feuer mit Erfolg erwiderte, da eine Batterie zum Schweigen gebracht wurde. Dampfer „Heß" zog sich dann auf die ihm zu Hilfe eilenden Kanonenboote zurück, nachdem er fünfmal von feindlichen Projektilen getroffen worden war, einige unbedeutende Havarien erlitten und zwei durch Splitter leicht Verwundete hatte.

### 6. Juli.

Am 6. Juli morgens unternahmen die Kanonenboote „Wildfang" und „Raufbold" wieder eine Rekognoszierung gegen Gargnano. Sie

wurden außer von den früher erwähnten leichten Batterien auch noch aus mehreren Positionsgeschützen beschossen, erwiderten jedoch das feindliche Feuer auf das kräftigste. Gleich nach den ersten Schüssen begab sich Korvettenkapitän v. Manfroni mit dem „Speiteufel" an Ort und Stelle, fand jedoch die beiden Kanonenboote schon außer Schußbereich. „Wildfang" hatte eine kleine Havarie in der Bemastung erlitten. Als das Kanonenboot „Scharfschütze", von Norden kommend, in den Bereich der Landbatterien trat, eröffneten diese sogleich das Feuer auf dasselbe, worauf sich „Speiteufel" zur Unterstützung näherte und das Feuer der Batterien so lange erwiderte, bis „Scharfschütze" außer Schußbereich war, worauf er dann ebenfalls zurückfuhr.

## 7. Juli.

Am 7. morgens kam es endlich zu einem Kampfe zwischen den Schiffen selbst. Kurz nach $7^h$ a. m. zeigten sich außerhalb Madernos die fünf italienischen Kanonenboote, von denen eines das Feuer gegen das kreuzende österreichische Kanonenboot „Wespe" eröffnete, welches von diesem erwidert wurde. Bei dieser Gelegenheit zeigte sich deutlich der Unterschied in der gegenseitigen Bestückung. Die glatten 48pfünder und 30pfünder der „Wespe" erreichten kaum den Feind, während dieselbe von dem 16 *cm* gezogenen Cavalligeschütz [1]) weit überschossen wurde. Korvettenkapitän v. Manfroni, welcher sich mit „Speiteufel" und „Scharfschütze" an Ort und Stelle begeben hatte, fand es daher für angezeigt, mit seinen drei Kanonenbooten direkt auf die italienischen Kanonenboote loszufahren, um womöglich eine Melee herbeizuführen oder zu einem Enterkampf zu gelangen. Die feindlichen Kanonenboote ließen es jedoch nicht darauf ankommen, sondern zogen sich, sobald sie das entschiedene Drauflosgehen der österreichischen Schiffe bemerkten, eiligst nach Salò zurück. Eine Verfolgung derselben war nicht möglich da sie sich immer innerhalb des Schutzes ihrer Strandbatterien befanden, einen Vorsprung von einer Seemeile hatten und bei ihrer guten Fahrt bald in Salò waren. Die Kanonenboote „Raufbold", „Wildfang" und „Uskoke" wurden zur Kreuzung zwischen S. Virgilio und Casteletto bestimmt, während bei Nacht Raddampfer „Heß" zwischen den Schiffen und Manerba kreuzte, um jeden Durchbruch zu verhindern.

---

1) Langgranate = 40 piemontesische Pfund.

18. Juli.

Am 18. Juli erhielt Korvettenkapitän v. Manfroni die Nachricht, daß starke feindliche Abteilungen aus Venetien nach Tirol vordrängen und daß aller Wahrscheinlichkeit nach die Garnison von Riva beordert werden würde, dasselbe zu verlassen, da ein Nachschub aller nur irgend disponiblen Truppen sich als dringend notwendig erweise. In diesem Falle wäre dann aber sowohl Riva wie auch das ganze Sarcatal den Freischärlern preisgegeben gewesen. Korvettenkapitän v. Manfroni stationierte deshalb vorsichtsweise das Kanonenboot „Wespe“ nach Riva, um diese Stadt möglichst zu schützen, und gab dem bei Malcesine kreuzenden „Uskoke“ den Befehl, im Falle der Notwendigkeit sich ohneweiters ebenfalls nach Riva zu begeben und das dortige Kanonenboot zu unterstützen.

19. Juli.

Am 19. Juli gegen $7^h$ abends kam der italienische Raddampfer „Benaco“ aus Salò heraus und steuerte, dicht unter Maderno passierend, gegen Gargnano mit einem Lastboot im Schlepp. Es war hieraus deutlich die Absicht des Feindes zu erkennen, seinen Truppen in Gargnano Munition und Lebensmittel zur See zu überbringen, da der Landweg sehr weit und sehr beschwerlich war. Korvettenkapitän v. Manfroni lief sogleich mit „Speiteufel“ aus und befahl dem Dampfer „Heß“, im Kielwasser zu folgen.

Kanonenboot „Wildfang“, Linienschiffsleutnant Joly, welches die Kreuzung zwischen S. Virgilio und Casteletto hatte, bemerkte gleichfalls den italienischen Dampfer und verfolgte, indem es längs der Küste steuerte, dessen Bewegungen. Als der feindliche Dampfer am Südende von Gargnano angelangt war, fiel „Wildfang“ auf denselben ab und näherte sich ihm trotz des heftigen Feuers der Batterie von Gargnano bis auf $1^1/_2$ Kabel (300 *m*) Distanz und brachte ihm solche Havarien bei, daß eine Rettung desselben nach Salò unmöglich und er vom Feinde vor dem Kai vertäut wurde. Mittlerweile war auch Kanonenboot „Scharfschütze“ angelangt und feuerte auf die Batterie, bis Dunkelheit und sehr schlechtes Wetter mit Regen und Hagelböen jedes weitere sichere Treffen unmöglich machte. Auf die bei seinem Eintreffen an Ort und Stelle vom Kommandanten des „Wildfang“ empfangene Meldung, der feindliche Dampfer habe solche Havarien erlitten, daß ein Entkommen desselben nicht möglich sei, beschloß Korvettenkapitän v. Manfroni, das feindliche Schiff wegzunehmen. Er gab den beiden Kanonenbooten „Wildfang“ und

„Scharfschütze“ den Befehl, vorläufig bei Gargnano zu verbleiben und einen eventuellen Fluchtversuch desselben zu verhindern. Raddampfer „Heß“ wurde auf Kreuzung vor Maderno geschickt, um jede Annäherung des Feindes aus Salò sofort zu melden. Da die Nacht unterdessen so schlecht und finster ward, daß anderseits eine Überrumpelung der bei S. Virgilio liegenden Kanonenboote „Raufbold“ und „Uskoke“ durch die fünf italienischen auch leicht möglich war, so verfügte sich Korvettenkapitän v. Manfroni gegen Mitternacht mit dem „Speiteufel“ zu denselben.

20. Juli.

Beim Morgengrauen lichtete man die Anker und steuerte, nachdem sich Dampfer „Heß“ vereinigt hatte, auf Gargnano zu. Die Kanonenboote „Wildfang“ und „Scharfschütze“, welche die Nacht über sich dort in nächster Nähe des Landes gehalten hatten, eröffneten bei Tagesanbruch ihr Feuer wieder auf den „Benaco“, das sowohl von der Batterie als auch von Freischärlern auf das heftigste erwidert wurde. Zwei feindliche Kugeln trafen den „Wildfang“, ohne indes viel Schaden anzurichten. „Wildfang“ und „Scharfschütze“ unterhielten nun, ohne die Batterie, welche sie überschoß, weiter zu beachten, ein wohlgezieltes Granaten- und Kartätschenfeuer auf die Freischärler, welche, nachdem ein Haus in Brand geschossen war, gezwungen wurden, sich zurückzuziehen. Dieselben faßten nun in den umliegenden Häusern Fuß und unterhielten ein lebhaftes Gewehrfeuer auf die Kanonenboote, bei welcher Gelegenheit zwei Mann des „Wildfang“ schwer verwundet wurden. Korvettenkapitän v. Manfroni steuerte, inzwischen angelangt, gleich unter die Batterie von Gargnano, um die beiden Kanonenboote zu unterstützen. Obwohl ihn die Batterie bald überschoß, hatte auch er das feindliche Gewehrfeuer auszuhalten, ohne indes einen Verlust zu erleiden.

Die Boote des „Scharfschütze“ und des „Wildfang“ wurden nun gestrichen und begaben sich unter dem Kommando des Linienschiffsleutnants Freiherrn v. Haan und des Seekadetten Burian mit Trossen auf das feindliche Schiff. Unter heftigem Gewehrfeuer ließ nun Linienschiffsleutnant Freiherr v. Haan eine Trosse festmachen, dagegen die Landfeste des „Benaco“ loswerfen und Seekadett Hlawaty, der während der Abwesenheit seines Kommandanten den „Scharfschütze“ mit großer Ruhe und Geschicklichkeit manövrierte, fuhr nun mit dem „Benaco“ im Schlepp ab. Bei dieser Gelegenheit kam jedoch das Boot des „Scharfschütze“ unter die Räder des feindlichen Dampfers und kenterte. Das Boot des „Wildfang“ unter dem Kommando des Seekadetten Burian

machte zwar alle Anstrengungen, trotz des Gewehrfeuers der Freischärler das gekenterte Boot zu retten, wobei Matrose Fischer auf dem Kiele desselben saß und die Fangleine festhielt; die schwere See jedoch machte diesen Versuch des Seekadetten Burian zu nichte und da das Feuer des Feindes ein sehr heftiges war, wurde, um die Mannschaft zu schonen, Matrose Fischer an Bord genommen und das Boot des „Scharfschütze" sodann im Stich gelassen.

Raddampfer „Heß" ging nach diesem gelungenen Unternehmen mit den Verwundeten nach Riva ab und Korvettenkapitän v. Manfroni steuerte mit den Schiffen an die österreichische Küste unter Casteletto, wo die Lecke des „Benaco" notdürftig verstopft wurden, worauf ihn „Wildfang" als gute Prise nach Peschiera schleppte.

Mittlerweile waren die feindlichen fünf Kanonenboote aus Salò herausgekommen und hatten sich unter dem Schutze der Batterie von Maderno in Kielwasserlinie formiert, als ob sie die Wegnahme ihres Transportschiffes zu rächen gesonnen seien. Trotzdem augenblicklich nur zwei österreichische Kanonenboote zur Stelle waren, so wagten sie es doch nicht, diese anzugreifen; im Gegenteil, als die österreichischen Kanonenboote sich den Italienern zu nähern begannen, zogen sich letztere eiligst nach Salò zurück.

Erst gegen Mittag, nachdem „Benaco" bereits nach Peschiera in Sicherheit geschleppt worden war, kamen die italienischen Kanonenboote wieder bei der Batterie von Maderno zum Vorschein und eröffneten im Vereine mit dieser ein heftiges Feuer gegen das vor Salò kreuzende Kanonenboot „Raufbold", jedoch aus so großer Entfernung, daß von einem Treffen keine Rede sein konnte. Korvettenkapitän v. Manfroni sandte demselben sogleich das Kanonenboot „Wespe" zur Unterstützung und machte sich mit dem „Speiteufel" wieder zum Auslaufen bereit. Kaum war jedoch „Wespe" auf dem Wege und „Speiteufel" zum Inbewegungsetzen klar, so zogen sich die feindlichen Kanonenboote so eilig wieder nach Salò zurück, daß Korvettenkapitän v. Manfroni die „Wespe" wieder zurückberief.

## 21. Juli.

Am 21. Juli früh ließ Korvettenkapitän v. Manfroni durch den Raddampfer „Franz Joseph" das Fort von Lechi rekognoszieren; dasselbe gab einige Schüsse gegen den Dampfer ab, jedoch ohne Erfolg, während die Schüsse des „Franz Joseph" das Fort trafen. Nachmittags $2^h$ kamen die fünf feindlichen Kanonenboote abermals aus Salò heraus, anscheinend

zur Deckung einer großen geladenen Barke, welche nach Gargnano segelte. Korvettenkapitän v. Manfroni begab sich mit den beiden Kanonenbooten „Speiteufel" und „Wespe" alsogleich nach Torri und steuerte auf die feindlichen Schiffe los, in der Erwartung, daß die fünf italienischen einen Nahkampf gegen die zwei österreichischen annehmen würden, zumal sie sich in unmittelbarer Nähe der Strandbatterie von Maderno befanden, ihr Rückzug demnach auf alle Fälle gesichert war. Kaum hatte er sich jedoch den feindlichen Schiffen genähert, als diese nach einigen gewechselten Schüssen sich wieder nach Salò zurückzogen. Trotzdem er sodann mit seinen zwei Kanonenbooten bis $6^h$ abends vor Salò verblieb, erneuerten dieselben den Angriff nicht mehr.

22. Juli.

Am 22. Juli nachmittags kamen die fünf feindlichen Kanonenboote neuerdings bis unter die Batterie von Maderno. Korvettenkapitän v. Manfroni setzte sich mit „Speiteufel" und „Wespe" allsogleich wieder gegen dieselben in Bewegung. Bei Torri stieß noch der „Wildfang" zu ihm. Während dieser einige Schüsse mit der Batterie von Gargnano wechselte, steuerte Korvettenkapitän v. Manfroni gegen die feindlichen Kanonenboote los, um sie anzugreifen. Dieselben nahmen jedoch abermals den Kampf nicht auf, sondern flüchteten nach Salò zurück.

24. Juli.

Am 24. Juli mittags kamen die feindlichen Kanonenboote aus Salò heraus und griffen das dort auf Kreuzung befindliche österreichische Kanonenboot „Scharfschütze" an. Der Kommandant desselben, Linienschiffsleutnant Freiherr v. Haan, steuerte sofort auf die feindlichen Schiffe los, um sie zum Nahkampf zu zwingen, da er gewiß war, daß ihm sofort Unterstützung zu teil würde. Korvettenkapitän v. Manfroni eilte auch sofort auf den Kampfplatz, ebenso kam auch das Kanonenboot „Uskoke", von der Batterie Gargnano beschossen, vom oberen See heran. Auf dieses hin zogen sich die italienischen Kanonenboote sofort wieder nach Salò zurück.

Abends $7^1/_2{}^h$ kam dem Korvettenkapitän v. Manfroni von dem vor Riva stationierten Kanonenboote „Wespe" die Meldung zu, daß die k. k. Truppen Riva verlassen hätten, bei dem plötzlich erfolgten Abmarsche derselben viel ärarisches Gut zurückgeblieben wäre und daß man das Einrücken der Garibaldianer in Riva sowie deren Vorrückung in das Sarcatal jeden Augenblick besorge. Wir haben schon früher erwähnt, daß

Korvettenkapitän v. Manfroni bereits am 18. eine Meldung zugekommen war, nach welcher er allerdings auf das Eintreten dieser Eventualität gefaßt sein mußte, gleichwohl kam ihm dieselbe in dieser Form etwas unerwartet und es erscheint uns daher der Vollständigkeit halber sowie zum besseren Verständnisse des Ganzen passend, hier rekapitulierend den Gang der Ereignisse, welche zu jener Maßnahme führten, einzuschalten.

Bekanntlich ergriff die k. k. Südarmee nach der siegreichen Schlacht von Custoza die Offensive und drang über den Mincio vor; auch GM. Freiherr v. Kuhn, der Kommandant der österreichischen Streitkräfte in Tirol, überschritt auf Befehl Seiner k. k. Hoheit des Erzh. Albrecht mit den ihm unterstehenden Truppen auf allen Punkten die Grenze. Von den Judicarien und vom Ledrotale aus gelangten die zwei Halbbrigaden, Oberstleutnant v. Höffern und Oberstleutnant Thour, bis in den Rücken von Rocca d'Anfo. Abteilungen derselben streiften bis Limone und Tremosine an die Ufer des Gardasees. Vom Tonale und von Spondalunga waren die Halbbrigaden angriffsweise herabgestiegen, um sich im Valtellin zu vereinigen. Gleichzeitig hatte GM. Freiherr v. Kuhn die beiden Reservebrigaden GM. Kaim und Oberst v. Montluisant durch rasche Überschreitung des Hochgebirgeüberganges Madonna di Campiglio am 3. Juli auf der Einsattlung des Tonale konzentriert, um einen kräftigen Offensivstoß in Feindesland zu führen und sodann mit Umgehung von Brescia direkt gegen Mailand vorzudringen und derart die Flanke der k. k. Südarmee zu sichern.

Infolge des Mißgeschickes der k. k. Nordarmee jedoch wurde dem siegreichen Vordringen der Südarmee Halt geboten und damit kamen selbstverständlich auch die Operationen des GM. Freiherrn v. Kuhn ins Stocken. Die Südarmee ging über den Mincio zurück ihrer neuen Bestimmung nach und infolgedessen drang der Feind sogleich mit Übermacht gegen die Grenzen Tirols vor, wobei sich das Korps des Generals Garibaldi bis auf 40.000 Mann verstärkte. Von der Offensive sah sich GM. Freiherr v. Kuhn auf einmal zur Defensive und dies unter den schwierigsten Verhältnissen gezwungen.

Sofort leitete er mit der ihm eigenen Energie und Umsicht den Rückzug sämtlicher Kolonnen ein. Bei der Vorzüglichkeit der von ihm befehligten Truppen gelang es ihm auch, dieselben nach angestrengten Märschen, zum Teile über höchst unwegsames Hochgebirge am 5. Juli abends in ihre ursprünglichen Verteidigungsstellungen rückzuversetzen. Der an allen Punkten nachdrängende Feind fand überall unerwarteten kräftigen Widerstand.

Infolge des Abmarsches des größten Teiles der Südarmee nach dem Norden wurde aber die Verteidigungslinie des GM. Freiherr v. Kuhn zu einer Ausdehnung vom Stilfser Joch bis zur Grenze Kärntens verlängert und bot dem Feinde neue günstige Angriffspunkte, die bei seiner Übermacht durch die Val Arsa und Val Sugana leicht ausführbar waren. GM. Freiherr v. Kuhn war daher genötigt, seine verhältnismäßig geringe Truppenmacht in Südtirol neuerdings zu teilen, um Detachements aller Waffen in die Val Arsa und Val Sugana entsenden zu können. Zu diesem Zwecke brauchte er aber tatsächlich jeden nur halbwegs verfügbaren Mann. Glücklicherweise konnte Garibaldi, wiewohl durch reguläre Truppen, namentlich Artillerie verstärkt, trotzdem inzwischen nur schrittweise in den von den Österreichern gut verteidigten Abschnitten des Ledrotales und der Judicarien Boden gewinnen.

Um denselben einzuschüchtern und auf einige Zeit untätig zu machen, entschloß sich GM. Freiherr v. Kuhn, ihn am 21. anzugreifen. Er ließ die Brigade des Obersten v. Montluisant den 6000 Fuß hohen Monte Pichea übersteigen und sodann den in das Ledrotal eingedrungenen 4—5fachen Feind angreifen. Es kam zu dem ruhmvollen Gefechte von Bececa, in welchem die Garibaldianer 500 Tote und Verwundete verloren, nebst 1100 Gefangenen, worunter 19 Offiziere, und nach welchem ihre Macht derart gebrochen war, daß sie sich bis zur Beendigung der Kriegsereignisse nicht mehr erholen konnten. Trotzdem ihnen infolge der unausgesetzten Detachierungen der österreichischen Truppen nur mehr ein Häuflein von 2000 Mann (gegen nahezu 40.000) gegenüberstand, wagten sie es nicht, über Lardaro hinaus vorzudringen.

Da drohte dem tapferen Verteidiger Tirols eine neue Gefahr. Die italienische Armeedivision Medici drang durch das obere Brentatal, die Val Sugana, von Osten her in Südtirol ein, um gegen Trient vorzurücken. In Voraussicht der kritischen Situation, in welche ihn das allgemeine Vordringen des Feindes versetzen mußte, hatte sich GM. Freiherr v. Kuhn an das Hauptquartier der Südarmee mit der Anfrage gewendet, wie er sich nunmehr zu verhalten habe. Mit telegraphischem Erlaß vom 23. Juli wurde ihm die Ermächtigung erteilt, nötigenfalls Südtirol schrittweise zu räumen und seine Streitkräfte zur Verteidigung Deutschtirols zu konzentrieren.

Von dieser Ermächtigung Gebrauch zu machen, wäre jetzt naheliegend gewesen, um so mehr als sich die Nachrichten häuften, der starke Feind sei im steten Vormarsche begriffen und stehe bereits im Fleimser Tal. Doch GM. Freiherr v. Kuhn war zu sehr von der Wichtigkeit Trients überzeugt, als daß er so leichthin nachgegeben hätte, und im Vertrauen

auf die bewährte Tüchtigkeit seiner Truppen entschloß er sich, Trient auf das äußerste zu halten, eventuell „ein zweites Saragossa daraus zu machen".

Um nun die Verteidigung Trients mit allen nur irgend disponiblen Kräften durchzuführen, hatte er auch Rovereto und den Abschnitt von Riva momentan aufgegeben und die dort garnisonierenden Truppen ebenfalls an sich gezogen. Allerdings wurde durch diese Maßregel das ganze fruchtbare Sarcatal den Kontributionen des Feindes preisgegeben; aber in seiner zwingenden Notlage blieb GM. Freiherrn v. Kuhn nichts anderes übrig. Eine gewisse Beruhigung mußte es ihm daher gewähren, zu wissen, daß die k. k. Flottille am Gardasee ihre Herrschaft auf demselben mit gleichem Erfolge wie bisher ausüben und nach Möglichkeit für die abziehenden Landtruppen eintreten werde. In dieser Voraussetzung hatte er sich auch nicht getäuscht und Korvettenkapitän v. Manfroni war der Mann, der sich der erhöhten Wichtigkeit seiner Aufgabe wie der zugespitzten Situation, in der man sich befand, vollkommen bewußt war. Denn es gab auch noch einen anderen Umstand, der berücksichtigt werden mußte und der gerade jetzt schwer ins Gewicht fiel. Man stand nämlich am Vorabend des bevorstehenden Friedensschlusses. Italien wollte, um bei den Verhandlungen Südtirol mit mehr Aussicht auf Erfolg beanspruchen zu können, auch tatsächlich im Besitze eines Teiles desselben sein und machte deshalb die größten Anstrengungen, auf diesen Punkt zu gelangen. Aus demselben Grunde mußte dies von österreichischer Seite verhindert und dem Gegner jeder Zoll österreichischen Besitzes streitig gemacht werden. Allen diesen drohenden Gefahren wurde nun dadurch vorgebeugt, daß die Flottille am Gardasee da war und sich der unbestrittenen Superiorität auf demselben erfreute.

Nach dieser Abschweifung, welche wir für nötig hielten, um dem Leser zu zeigen, welche vorzüglichen Dienste dieselbe berufen war, bei der Verteidigung Tirols zu leisten, kehren wir wieder zur Darstellung der weiteren Ereignisse zurück.

Wir haben bereits erwähnt, daß Korvettenkapitän v. Manfroni am 24. Juli abends $7^1/_2{}^h$ von dem bei Riva stationierten Kanonenboote „Wespe" die Meldung zugekommen war, daß die k. k. Truppen Riva verlassen hätten, bei dem plötzlich erfolgten Abmarsche derselben viel ärarisches Gut zurückgeblieben wäre und daß man das Einrücken der Garibaldianer in Riva sowie deren Vorrückung in das Sarcatal jeden Augenblick besorge. Die Ponalbatterie war, um deren isolierte Besatzung nicht nutzlos in Gefahr zu bringen, demoliert worden und nur die Fort

S. Nicolo und Nago besetzt geblieben. Linienschiffsfähnrich Sembach war mit dem Matrosendetachement nach S. Virgilio abgerückt.

Korvettenkapitän v. Manfroni fuhr alsogleich mit dem „Speiteufel“ nach Riva ab, bestimmte zu dessen Deckung die Hälfte seiner Schiffe, und zwar „Speiteufel“, „Wespe“, „Uskoke“ und den Raddampfer „Franz Joseph“, während er die vier anderen Schiffe vor Salò zurückließ, um die feindliche Flottille zu beobachten sowie einen Durchbruch derselben nach Riva um jeden Preis zu verhindern. Sehr schlechtes Wetter hielt seine Fahrt derart auf, daß er erst um $2^h$ nach Mitternacht vom 24. auf den 25. bei Riva ankam. Nachdem er sich mit den Kanonenbooten „Wespe“ und „Uskoke“ vereinigt hatte, ließ er bei Tagesanbruch durch seinen Adjutanten Linienschiffsfähnrich Heinze Riva rekognoszieren. Da dieser die Stadt vom Feinde noch nicht besetzt fand, begab sich Korvettenkapitän v. Manfroni sogleich ans Land, visitierte selbst die ärarischen Gebäude und barg alles Material, das sich in der Roccakaserne vorfand, auf den Schiffen. Die früher vor dieser Kaserne gelegenen Kanonen waren schon vernagelt oder ins Wasser geworfen worden, ebenso fand man alle Privatboote versenkt, so daß die Bergung von zirka 100 *t* Steinkohlen sehr erschwert wurde. Durch den mittlerweile angelangten Dampfer „Franz Joseph“ wurde ein Lastboot requiriert und auf dieses, nachdem alle Fahrzeuge sich mit Kohlen versehen hatten, der übrige Vorrat verladen. Ferner wurden auch, um mehr Ausblick zu haben, die Erdschanzen vor der Roccakaserne abgetragen.

Während man mit allen diesen Arbeiten eifrigst beschäftigt war, rückten — gegen $10^h$ a. m. — auf der Ponalstraße starke Abteilungen von Garibaldianern gegen Riva vor. Augenblicklich nahmen nun die österreichischen Schiffe eine Stellung ein, aus der sie einen Teil der Straße der Länge nach bestreichen konnten und als nun auch das Fort S. Nicolo sein Feuer eröffnete und die Granaten mitten unter den Freiwilligen platzten und mächtige Felstrümmer loslösten, ergriffen diese eiligst die Flucht, um hinter den zahlreichen Serpentinen und Felsvorsprüngen Deckung zu suchen. Gegen $2^h$ p. m. rückten sie wieder vor, zogen sich aber schon nach den ersten von den Schiffen abgegebenen Schüssen abermals schleunigst zurück. Im Laufe des Nachmittags wurde vom Linienschiffsfähnrich Heinze mit einer Abteilung Matrosen ein Teil der Einfassungsmauern der Straße abgetragen, um die Annäherung der Freischärler besser übersehen zu können. Für die Nacht ließ Korvettenkapitän v. Manfroni die Schiffe bis auf $^1/_2$ Kabel (100 *m*) Entfernung vom Lande Stellung nehmen, um die möglicherweise in

der Dunkelheit vorrückenden Italiener mit Kartätschen beschießen zu können.

Um $10^h$ abends kam Raddampfer „Heß“ aus Peschiera und überbrachte die telegraphische Nachricht vom Abschlusse der Waffenruhe. Korvettenkapitän v. Manfroni stellte infolgedessen die Feindseligkeiten ein, ließ jedoch bei Tagesanbruch Riva und das Sarcatal von einer Abteilung des Forts S. Nicolo und einer Abteilung Matrosen besetzen und durch Patrouillen bewachen. Hiedurch wurde ebensowohl die Stadt Riva für die Dauer der Waffenruhe in österreichischem Besitze erhalten, was bei dem bald darauf eintretenden Waffenstillstands- und Friedensverhandlungen von höchstem Werte war, als auch nach dem eingetretenen Waffenstillstande das österreichische Gebiet vor einer Überflutung durch die Freischäler bewahrt, welche durch den langen Aufenthalt auf den Bergen, Mangel an Lebensmitteln und Strapazen aller Art derart demoralisiert waren, daß sie trotz des Waffenstillstandes — allerdings unbewaffnet, dafür aber in ganzen Trupps — bis nach Riva und Arco streiften, um Lebensmittel aufzutreiben.

Sowohl die als Parlamentäre in Riva angekommenen Offiziere als auch die Mannschaft der Freiwilligen sagten einstimmig aus, ihre Aufgabe, nämlich Riva und das fruchtbare Sarcatal noch vor Abschluß des Waffenstillstandes zu erreichen, um dort durch große Requisitionen die Erhaltung eines großen Teiles der Garibaldianer zu erzwingen, sei durch das energische Vorgehen der k. k. Flottille vereitelt worden.

Nachdem Korvettenkapitän v. Manfroni das Kanonenboot „Wespe“ zur Überwachung der Stadt zurückgelassen hatte, begab er sich mit dem „Speiteufel“ auf den Ankerplatz von S. Virgilio, wohin sich die anderen Schiffe bereits zurückgezogen hatten.

### 1. August.

Am 1. August mittags begab sich die Flottille wieder nach Riva. Von Torri aus sandte Korvettenkapitän v. Manfroni das Kanonenboot „Uskoke“ nach Salò, um dort die Verlängerung der Waffenruhe bekanntzugeben. Da sich auf Fort Lechi kein Ofizier befand, fuhr „Uskoke“ mit der Parlamentärflagge am Top direkt bis in den inneren Hafen von Salò unter die feindliche Batterie, welche jedoch einen scharfen Schuß in abweichender Richtung als Haltsignal abfeuerte. Ein Boot unter Kommando des Seekadetten Baron Codelli ging dann zur Batterie ab, wo sich der Divisionskommandant Oberstleutnant Vechj einfand, welchem eine

Abschrift des Telegrammes übergeben wurde. Hierauf vereinbarte man gegenseitig die Bestimmung der Demarkationslinie am Gardasee.

Damit schloß die kriegerische Tätigkeit der Gardaseeflottille ab, nachdem sie die ihr gestellte Aufgabe auf das glänzendste durchgeführt und dank der rastlosen Tätigkeit ihres Kommandanten ungemein viel zur Sicherung der Operationen der k. k. Südarmee am Mincio sowie zur erfolgreichen Verteidigung Tirols beigetragen hatte.

Es folgten nun für dieselbe Tage der Ruhe bis in die Mitte September. Die von der Marinesektion anbefohlene allgemeine Abrüstung machte ihrem Dasein vollends ein Ende, da bei dem kurz darauf eintretenden Friedensschlusse sowohl die Schiffe wie das ganze am Gardasee befindliche Marinematerial der italienischen Regierung gegen Entschädigung überlassen wurde, wobei Korvettenkapitän v. Manfroni als Mitglied der Liquidierungskommission für Österreich fungierte.

Für hervorragende Leistungen während dieser kurzen Kriegsepoche wurden dekoriert:

**mit dem Ritterkreuze des militärischen Maria Theresien-Ordens:**

Korvettenkapitän Moritz Freiherr Manfroni v. Manfort über Votum des Ordenskapitels in der Promotion vom 29. August 1866, nachdem ihm bereits am 12. August der Orden der Eisernen Krone III. Klasse mit der Kriegsdekoration verliehen worden war;

**mit dem Orden der Eisernen Krone III. Klasse mit der Kriegsdekoration:**

die Linienschiffsleutnante:

Julius Joly,
Friedrich Freiherr v. Haan;

**mit dem Militärverdienstkreuz mit der Kriegsdekoration:**

die Linienschiffsleutnante:

Ludwig Meder,
Viktor Adler Edler v. Adlerschwung,
Josef Natti.

**Die Allerhöchste Belobung**

erhielten die Linienschiffsfähnriche:

Julius Graf Seyssel d'Aix,
Hugo Freiherr v. Pelichy,
Stephan Graf Zichy,
Anton Heinze;

die goldene Tapferkeitsmedaille:

Seekadett Josef Hlawaty;

die silberne Tapferkeitsmedaille II. Klasse:

die Seekadetten:

Otto Burian,

Carl Freiherr v. Codelli,

und wurden 1 goldene, 6 silberne Tapferkeitsmedaillen I. Klasse, 3 II. Klasse an die Mannschaft verteilt.

---

# Schlußwort.

Vier Jahrzehnte sind seit der Zeit vergangen, in welcher die von uns hier beschriebenen Ereignisse stattfanden. Vieles hat sich seitdem geändert; so auch das Verhältnis zwischen uns und unserem früheren Gegner.

Das damals junge, mächtig emporstrebende Königreich Italien steht nun nach einer glücklich überstandenen Sturm- und Drangperiode vollkommen geeint da und nimmt eine Achtung gebietende Stellung im Rate der Großmächte ein. Aus dem langjährigen, erbitterten Feinde ist ein loyaler Freund und Alliierter geworden, mit dem uns nun so manche Interessengemeinschaft verbindet und der als dritter im Bunde bemüht ist, gleich uns, Europa die Segnungen des Friedens zu erhalten. So wie das Land selbst, so hat auch die italienische Marine seit jener Zeit einen großen Umschwung erfahren und den Anforderungen des nie rastenden Fortschrittes im Seewesen Rechnung tragend, in stetiger Entwicklung jene Höhe und Vervollkommnung erreicht, welche ihr gegenwärtig einen so hervorragenden Platz unter allen Marinen anweist, weshalb sie auch heute wieder den berechtigten Stolz der Nation bildet.

Niemand wird dies bereitwilliger anerkennen als wir, die wir so oft Gelegenheit hatten, auf auswärtigen Stationen das ausgezeichnete Material, welches die italienische Marine besitzt, zu bewundern und mit dem ebenso ritterlichen wie hochgebildeten Offizierskorps derselben in echt kameradschaftlicher Weise in Verkehr zu treten. Wir wünschen und hoffen, daß, wenn es ihr beschieden sein sollte, wieder in den Kampf zu ziehen, wir sie diesmal auf unserer Seite finden, mit uns wetteifernd in der Verteidigung einer gemeinsamen und gerechten Sache.

Aber auch die österreichische Marine hat in den langen Jahren seit 1866 namhafte Fortschritte gemacht und sich, den Forderungen der Neuzeit entsprechend, neu reformiert. Wenngleich ihrer numerischen Vergrößerung durch die notwendige Rücksichtnahme auf die anderweitigen Bedürfnisse des Staates eine gewisse Grenze gezogen ist, so ist sie dennoch bei ihrer Umwandlung in die moderne Marine bedeutend verstärkt und gekräftigt hieraus hervorgegangen.

Durch geraume Zeit unter der Leitung von Männern gestanden, welche selbst bei Lissa gekämpft haben und seitdem vorzugsweise bemüht waren, die organisatorischen Ideen des leider zu früh dahingeschiedenen Vizeadmirals v. Tegetthoff zur Durchführung zu bringen sowie in seinem Geiste fortzusetzen, ist sie auch heute in der Lage, ihre im heißen Kampfe errungene ehrenvolle Stellung unter den verschiedenen Marinen weiter zu behaupten.

Wenige der alten Kampfgenossen vom 20. Juli 1866 stehen heute noch im aktiven Dienste. Ihre Reihen sind gelichtet und bereits durch eine jüngere Generation ersetzt, gleichwie sich auch das Flottenmaterial von damals zum größten Teile verändert hat und neue Streitmittel eingeführt worden sind. Aber nichtsdestoweniger glauben wir mit Bestimmtheit annehmen zu können, daß der Geist, der die heutige Marine beherrscht, jener geblieben ist, wie er sich durch die Tradition vererbt hat, und zwar der von Helgoland und Lissa; daß auch die heutige Generation, wenn Kaiser und Vaterland rufen sollten, nicht hinter der älteren zurückstehen, sondern sich ebenbürtig erweisen und neue Lorbeeren den früher erworbenen hinzufügen wird, zum Ruhme unserer Flagge und zum Wohle des geliebten Vaterlandes. Dies walte Gott!

---







This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine of five cents a day is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.

DUE FEB 18 1926

NOV 21 ...

CANCELLED

OCT 18 1965 ILL

701-569

JUL 23 1984 ILL

1236071

CANCELLED

AUG

3 2044 081 673 964